AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

LOS ASES SOVIÉTICOS DE LA II GUERRA MUNDIAL



ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

LOS ASES SOVIÉTICOS DE LA II GUERRA MUNDIAL

ÍNDICE

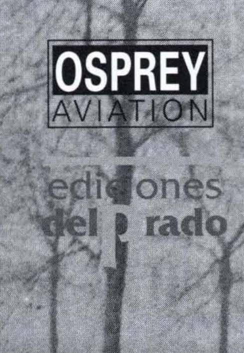


GLOSARIO

Alf: alférez
AET: Aviación del Ejército de Tierra
Capt: capitán
Col-Gen: coronel general
Commanding Officer (OC): oficial al mando
DAT: Defensa Aérea del Territorio
Gran Guerra Patriótica (GGP): II Guerra Mundial
Gruppe: escuadrones de aviación (alemanes)
HUS: héroe de la Unión Soviética
Jagdwaffe: fuerza de caza (alemana)
2º Tte: 2º teniente
Gen: general
Kampfgeschwader (KG): escuadrilla de caza (alemán)
MA: mariscal del aire
TCol: teniente coronel
Tte: teniente
Tte Gen: teniente general
Luftwaffe: Fuerza Aérea alemana
Cte: comandante
Gen Div: general de división
FAM: Fuerza Aérea de la Marina
1er Tte: primer teniente
FAS: Fuerza Aérea Soviética
RAC: Regimiento de Aviación de Caza
Sqn (Squadron): escuadrón (británico)
Cte piloto: comandante piloto
Wehrmacht: Ejército de Tierra alemán
Bri: brigada

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 4

LOS ASES SOVIÉTICOS DE LA II GUERRA MUNDIAL



Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito

Asesoramiento histórico y militar: Cecilio Yusta
Traducción: Rodolfo Muñoz
Basado en: *Soviet Aces of World War 2*
Autor: Hugh Morgan
Cubierta: Iain Willie
Láminas en color: John Weal
Dibujos a escala: Mark Styling

Cea Bermúdez, 39-6ª
28003 Madrid

Importador en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1290 - Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Av. Belgrano, 634 4º I. 1092 - Buenos Aires
Distribuidor en Interior
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1290 - Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-189-9
D.L.: M-35.486-1999

Cubierta:
Mientras apoyaba la ofensiva final hacia Berlín en 1945, el TCol S. F. Dolgushin del 156.IAP, 215 IAD, 8 IAK, reclamó otro derribo con su Lavochkin La-7 *Blanco 93*. A pesar de alcanzar una alta graduación y registrar 28 derribos personales, Dolgushin tuvo una carrera con bastantes altibajos. Durante los años intermedios de la guerra, mientras prestaba sus servicios como uno de los miembros veteranos del 32.Gv.IAP, equipado con el La-5/La-5FN, Dolgushin (junto con su compañero, el as V. Bobkov) fue trasladado a otra unidad como medida disciplinaria después de una expedición de pesca en la que uno de los pilotos del regimiento se ahogó; Vasili Stalin, el CO del 32.Gv.IAP, y nada menos que hijo de Stalin, también fue cesado en su puesto como resultado de este incidente.

LA FORMACIÓN DE UN AS DE CAZA

Durante la década de los años treinta, las hazañas de Chkalov con sus vuelos que batían récords, la enorme publicidad que se le dio al rescate de los supervivientes del *Cheliuskin* (para el que se estableció por vez primera la condecoración de Héroe de la Unión Soviética el 20 de abril de 1934) y los ejemplos dados por las tripulaciones de mujeres que hicieron época, como la navegante (y posteriormente piloto) Marina Raskova, sirvieron en conjunto para animar a los voluntarios a alistarse en el ejército más atractivo en la Unión de Repúblicas del Estado Soviético: la Fuerza Aérea. En un clima público que crecía en torno a las hazañas de sus héroes de la aviación y con la voluntad política de desarrollar una potente fuerza aérea, la aviación militar de la URSS no padeció en absoluto la falta de voluntarios.

Los pilotos destinados en los regimientos de caza en 1941 no podían esperar mucha instrucción sobre técnicas de combate o tiro aéreo, siendo el tema operacional central el vuelo en formación; apenas se hizo caso de las difíciles lecciones de España y Finlandia. Por lo tanto, la instrucción operacional era lamentablemente inadecuada a la vista de lo que se le venía encima a la FAS desde Occidente, y esta situación no mejoró hasta que los eficaces jefes de unidades de caza tuvieron la oportunidad de impartir sus conocimientos personales sobre el combate de caza a sus compañeros, tácticamente inocentes, en 1942.



Este excelente cartel de propaganda de 1942 ensalza la potencia de los *Halcones* de Stalin; en este caso, los MiG-3 atacan un buitre de la Luftwaffe. En realidad, el MiG-3 resultó ser muy inútil cuando se utilizaba como caza contra la *Jagdwaffe* y, en última instancia, quedó relegado a funciones de reconocimiento táctico tras su participación en la defensa de Moscú. (*vía Seibel*)

Los Primeros Ases

Abrumados por las bajas infligidas por la *Blitzkrieg* alemana, que comenzó el 22 de junio de 1941, los pilotos de caza soviéticos que consiguieron sobrevivir a este tremendo desgaste gracias a una combinación de mucha suerte y unas destrezas innatas, comenzaron inmediatamente a conseguir buenos resultados; ciertamente, no hubo escasez de blancos de la Luftwaffe durante aquel primer verano sangriento en el Frente del Este. Estos éxitos proporcionaron las únicas *buenas* noticias de la guerra para el oprimido y angustiado pueblo soviético, y los pilotos con más victorias fueron rápidamente identificados por aquellos que se dieron cuenta, dentro de los círculos políticos, del enorme potencial que suponía la creación de héroes para mejorar la moral del pueblo. En diciembre de 1941 se utilizó oficialmente por vez primera el término *as* para designar a los pilotos con tres o más derribos confirmados en combate; normalmente, estos hombres tenían la oportunidad de describir sus logros en artículos escritos por personas anónimas y publicados por el Partido en periódicos como *Pravda*. También se permitió a los ases adornar sus aviones con distintivos personales.

A finales de 1942, el Gen T. T. Jriukin subió el registro que los pilotos tenían que conseguir para alcanzar la condición de as a un mínimo de diez aviones enemigos derribados. Los que conseguían alcanzar este nuevo cri-

terio eran asociados a la más alta condecoración militar que la URSS podía otorgar: la Estrella Dorada de Héroe de la Unión Soviética (HUS), que se concedía automáticamente a cualquier piloto tras derribar diez aviones.

Los carteles en los que aparecían animaban al pueblo a seguir el ejemplo de los *ases*, citándose a menudo de forma individual a los condecorados con la Estrella Dorada. Los mejores *ases* como Pokrishkin, Rechkalov y Kozhedub pronto se convirtieron en nombres familiares y, desde entonces, sus hazañas forman parte del folclore popular.

Las Reclamaciones de Combate

En el estudio de los métodos mediante los cuales las principales autoridades reconocían las reclamaciones de combate, la FAS muestra un ejemplo especialmente fascinante y único. La solicitud de reclamaciones por parte de los pilotos de caza soviéticos era comparable a la de sus equivalentes en otras fuerzas aéreas aliadas y del Eje, pero lo realmente diferente era el reconocimiento formal que se daba a los pilotos que conseguían más victorias en combate. Incluso, no sólo los pilotos de caza, cuyas hazañas eran fácilmente identificadas por el pueblo soviético, disfrutaban de este reconocimiento del éxito sino que también lo hacían los aviadores, hombres y mujeres, de otros tipos de misiones operativas como el ataque terrestre, el vuelo de reconocimiento y el bombardeo.

También se recompensaba a los jefes de los escuadrones y de los regimientos cuyos pilotos habían alcanzado los objetivos operativos establecidos, al igual que al personal técnico y de tierra, cualquiera que fuese su *ocupación*, que podían ser candidatos a las condecoraciones según el registro de utilidad de los aviones con las que trabajaban.

El proceso de envío y verificación de las reclamaciones no era especialmente complicado; los pilotos necesitaban simplemente pruebas de una fuente para apoyar sus reclamaciones, al igual que ocurría con la mayoría del resto de combatientes durante la guerra. Ciertamente, ésta fue la situación durante la Gran Guerra Patriótica (GGP), aunque los resultados obtenidos por los pilotos soviéticos durante la anterior *Guerra de Invierno* con

Aunque muchos pilotos soviéticos alcanzaron la condición de ases con el I-16 durante los primeros años de la II Guerra Mundial, algunos de los primeros aviadores que derribaron cinco o más aviones con este caza de Polikarpov fueron españoles que volaron con las fuerzas republicanas durante la Guerra Civil española. Uno de los que tuvieron más éxito fue el as con diez victorias Capt José María Bravo Fernández, jefe de la 3ª Escuadrilla del 21° Grupo de Caza. Aparece en esta foto (a la derecha) mostrando a su personal de tierra los daños causados a su I-16 *Tip 10* (con número de serie CM-193) por un caza nacional durante una salida reciente. El *Tip 10* estaba equipado con dos ametralladoras ShKAS sincronizadas en el morro y otra pareja montada en las alas. Los últimos *Tip 17* sustituyeron las ametralladoras en el morro por cañones ShVAK de 20 mm; esta variante entró en acción por vez primera contra los japoneses en el conflicto de Jalkin-Gol. El Capt José María Bravo Fernández ingresó en la Fuerza Aérea soviética después de la derrota de los republicanos, jubilándose posteriormente como coronel. En la actualidad reside en España.



Finlandia, así como los de los que entraron en combate en España y en China a finales de la década de los años treinta, están menos probados debido a la escasez de informes fácilmente accesibles sobre estos conflictos.

Los problemas que suponía la falta de documentación de la Guerra Civil española se redujeron en parte por el hecho de que las unidades republicanas tendían a acreditar las reclamaciones de combate sobre la base del *grupo*, más que del individuo; de esta forma se reflejaba la ética política de la propiedad colectiva. Sin embargo, tanto en el Incidente de Nomonhan en la frontera chino-mongola como en la *Guerra de Invierno* con Finlandia, el exceso de reclamaciones por parte de los pilotos de la FAS fue abundante. De hecho, la acreditación de derribos en este último conflicto fue tan erróneamente alta que se podría considerar como extravagante, especialmente cuando se compara con los precisos registros que mantuvieron los fineses en relación con sus propias bajas.

LAS RECOMPENSAS

Fue en el sistema de reconocimiento y recompensas durante la GGP en lo que se diferenciaron los pilotos de caza soviéticos de sus compañeros de otras fuerzas aéreas (con la excepción de la Aeronautica Nazionale Repubblicana italiana que, tardíamente, introdujo un incentivo económico después de su formación a finales de 1943). El 19 de agosto de 1941, Iósif Stalin emitió la Orden nº 0299: las instrucciones oficiales en relación con las normas a utilizar para organizar la concesión de recompensas a las tripulaciones aéreas de la Fuerza Aérea Roja a cambio de su distinguido comportamiento.

La orden de Stalin, procedente del Kremlin, decía lo siguiente:

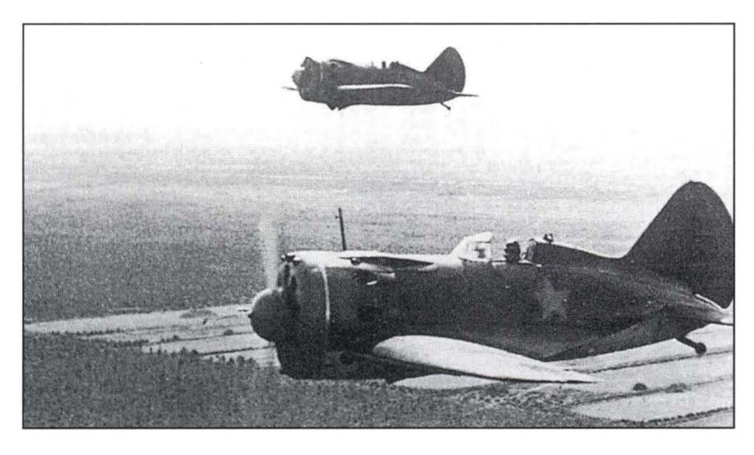
"Por la presente orden se publican las normas regulatorias de las recompensas para las tripulaciones aéreas por sus acciones distinguidas y para que los jefes y los comisarios de las divisiones de aviación recomienden a los miembros de sus tripulaciones aéreas para dichas recompensas de acuerdo con esta orden". El sistema de esta orden para los pilotos de caza se puede dividir esencialmente en las siguientes categorías:

1) *Combate aire-aire*

Por cada avión enemigo derribado en el combate aire-aire se pagaría una suma de 1.000 rublos.

La fabricación del I-153 *Chaika* (Gaviota) comenzó en 1939. Este caza fue probado por primera vez en combate contra los Nakajima Ki-27 japoneses en Jalkin-Gol y, aunque los diestros pilotos del I-153 habitualmente conseguían escapar de las garras de los ágiles cazas enemigos, los aviadores menos experimentados caían como presas fáciles. Como resultado de los combates en el Extremo Oriente, la FAS criticó ampliamente al *Chaika* por su falta de un blindaje protector suficiente tanto para el piloto como para el motor; muchos I-153 cayeron víctimas del preciso fuego terrestre.





Dos I-16 patrullan las vastas llanuras de la estepa rusa justo antes del desencadenamiento de la Operación *Barbarroja*.

Además de estas retribuciones económicas, los pilotos serían recomendados para una recompensa *gubernamental* por derribar tres aviones. Una segunda recompensa *gubernamental* se concedería automáticamente por derribar otro trío de aviones, antes de que, finalmente, los pilotos fueran seleccionados para la más alta condecoración como HUS tras la consecución del décimo derribo. Por lo tanto, en el momento en el que un piloto conseguía este punto de referencia, recibía 10.000 rublos y la más alta condecoración militar de la URSS.

La condecoración de HUS traía consigo el reconocimiento público inmediato, y para aquellos héroes que sobrevivieron a la guerra supuso la prosperidad protegida por una nación agradecida, ya que, con todos sus fallos, el régimen comunista de la URSS cuidó de sus héroes mucho mejor que la mayoría del resto de países aliados.

2) *Aviones de caza que participen en misiones de ataques terrestres*

Por un total de cinco salidas en ataques terrestres contra las fuerzas terrestres del enemigo, los pilotos recibían 1.500 rublos, y por quince salidas se pagaban 2.000 rublos, además de la recomendación para una recompensa *gubernamental*. Por 25 salidas se ofrecía una suma de 3.000 rublos, además de una segunda recompensa *gubernamental*. Por último, a cualquiera que consiguiera sobrevivir a 40 salidas o más se le pagaban 5.000 rublos, concediéndose el preciado HUS a los destinatarios merecedores.

3) *Aviones de caza que participen en ataques contra los aeródromos enemigos*

Por cuatro salidas con éxito en las que se destruyan aviones en un aeródromo los pilotos de caza recibían 1.500 rublos.

Por ataques de diez días o cinco noches, se entregaban 2.000 rublos y una recompensa *gubernamental*. Por salidas de veinte días o diez noches, se ofrecían 3.000 rublos y una segunda recompensa *gubernamental*, mientras que se consideraba apropiado el título de HUS y 5.000 rublos para 35 salidas de día o 20 de noche. Sólo las misiones que se considerasen con éxito en los informes posteriores a las salidas contarían para las recompensas.

En el periodo en el que se concedieron estas gratificaciones por primera vez en 1941-1942, no se podían comprar muchas cosas con 1.000 rublos (un par de buenas comidas en un restaurante de Moscú suponían una gran parte de esta gratificación). Una forma más eficaz (y sin duda más común) de gastar el dinero era que las tripulaciones aéreas lo cambiaran por mercancías, asegurando de esta forma una mejor calidad de vida. Se sabe que las tripulaciones aéreas soviéticas estaban especialmente mal nutridas y que se les daba el complemento de comida conocido como KOLA.

Los escuadrones de caza se trasladaban constantemente de base, viviendo en condiciones muy precarias y, con frecuencia, en las peores condiciones climatológicas imaginables. La alimentación se hizo esencial y para los pilotos de caza eficientes cualquier dinero adicional que les permitiera tomar una comida abundante era bienvenido, aunque se hubiera ganado de la forma más peligrosa.

La Mejora de los Procedimientos Tácticos

La influencia de los viejos veteranos en las tácticas de combate después de la debacle de los primeros meses de la GGP comenzó a sentirse lentamente cuando la FAS entró en su segundo año de guerra contra la Luftwaffe. Los pilotos experimentados intentaron remediar la instrucción de combate totalmente inadecuada participando en la instrucción dentro de las unidades operativas y, a finales de 1941/comienzos de 1942, jefes como Safanov y Savitski se ganaron su reputación por enseñar a los jóvenes pilotos.

Sin embargo, quizás el ejemplo más bonito de todos sea el del triple HUS, Alexandr Pokrishkin, el tercer as con mejores resultados de la Fuerza Aérea Roja, el cual estuvo en combate desde el primer día de la invasión alemana. Cuando instruía en la táctica de combate a los pilotos recién llegados, planteaba cuestiones tácticas hipotéticas a sus pilotos, exigiéndoles que consiguieran las respuestas por sí mismos. A comienzos de la GGP, los pilotos de caza soviéticos pilotaban aviones lentos y escasamente armados, utilizando sistemas tácticos estáticos y defensivos, diseñados para proporcionar el máximo apoyo a las fuerzas terrestres. La formación cerrada y horizontal de tres aviones, conocida como *zveno,* era la formación de combate dominante que se utilizaba y los obsoletos biplanos I-15 e I-152 y el monoplano I-16 fueron presas fáciles para los Bf 109 alemanes.

Para proporcionar la cobertura mutua entre los pilotos de la FAS, se utilizaba una maniobra defensiva en círculo, conocida como *krug samlotev*, que aprovechaba al máximo las virtudes de los ágiles cazas I-16 e I-153. Cuando los pilotos de caza fueron acumulando experiencia rápidamente, se modificó el sistema táctico para reflejar la necesidad de contraataques más agresivos y hacer frente al dominio de la Luftwaffe en los cielos soviéticos.

Aparte de los deficientes procedimientos tácticos, los pilotos de caza de la FAS también tenían problemas por la falta de familiarización con sus aviones. Por ejemplo, durante los primeros 18 meses de la GGP, la instrucción de vuelo en los aparatos se limitaba a sólo una hora o dos en el Yak 1 o en el LaGG-3, y los pilotos con diez horas en un aparato antes de obtener la situación de operativos eran la minoría. No era de extrañar que las bajas entre los nuevos pilotos de los escuadrones fueran elevadas, lo que provocó un gran nivel de estrés en las reservas de mujeres y hombres experimentados que sobrevivieron a esta carnicería inicial.

No se podía permitir que esta situación durara por lo que, en paralelo con la enseñanza individual *ad hoc* de los veteranos experimentados en el frente, el Estado Mayor del Aire de la FAS realizó esfuerzos considerables para mejorar de forma previa la eficacia global en combate.

La piedra angular sobre la que se asentaron estos nuevos sistemas tácticos fue la adopción de las formaciones modernas de vuelo. Los pilotos soviéticos por fin se igualaron a otras fuerzas aéreas nacionales al volar en parejas.

El 14 de septiembre de 1942 se publicó una orden para las divisiones de caza, estableciendo las parejas, o *cazadores*, para realizar



Un I-16 Tip 10 de la Fuerza Aérea Naval es dirigido por el personal de tierra hacia su zona de dispersión camuflada después de la finalización de una salida de combate. El I-16 fue una presencia familiar en los regimientos de caza de la Marina durante los primeros años de la GGP, ya que se habían recibido de la FAS un gran número de cazas Polikarpov según ésta había ido retirándolos del servicio. La Fuerza Aérea Naval se componía de cuatro fuerzas aéreas independientes, cada una de las cuales estaba agregada a una Flota Naval; todas ellas estuvieron bajo el mando del Tte Gen S. F. Zhavoronkov a lo largo de la II Guerra Mundial.



Esta fotografía en línea de los MiG-3 del 120.IAP PVO se tomó el día en que esta unidad recibió la condición de Guardias (7 de marzo de 1942) por su participación en la defensa de Moscú; por consiguiente, se convirtió en el 12.Gv.IAP como resultado de esta distinción. La capacidad del MiG-3 a gran altitud lo hacía útil como avión de reconocimiento táctico, pero a media o baja altura no podía enfrentarse al Bf 109E/F.

patrullas cerca de los aeródromos del enemigo y eliminar los aviones que despegaran o aterrizaran. Antes, durante aquel mismo verano, se utilizó por primera vez en combate el picado vertical a gran velocidad desde altitud para atacar al enemigo, después de que una orden, publicada el 17 de junio, indicara a los pilotos de la FAS que utilizasen la altitud para tomar ventaja cuando se enfrentaran a la Luftwaffe.

Durante la Batalla de Jarkov, en el verano de 1942, nació la formación *etazherka* (*grupo* o *plataforma*); con este sistema táctico, las parejas de aviones se escalonaban en altura y en espacio. El 16.Gv.IAP fue el primero en utilizar esta nueva técnica. En el siguiente pasaje, Pokrishkin describe la primera vez que se utilizó la *etazherka* en Kuban durante la primavera de 1943:

"El jefe del regimiento me ordenó mandar una salida de seis cazas para despejar el espacio aéreo en el que iban a operar nuestros bombarderos. El grupo estaba compuesto por pilotos jóvenes, por lo que yo también quería que aquella salida les sirviera, tácticamente, de lección práctica. Después de formar nuestra *plataforma* de tres parejas, *peinamos* la zona en la que nuestros bombarderos iban a gran velocidad. Los pilotos de mi grupo mantuvieron una formación cerrada, siguiendo cada uno de mis movimientos. Aparecieron los Me 109. 'Ahí los tenemos', advertí por la radio. Quería que cada acción fuese lo más comprensible posible para los jóvenes. Después de dejar pasar a los Me 109 (no presentaban una amenaza para nuestros bombarderos, que todavía estaban fuera de su zona de tiro eficaz), de repente ataqué a uno de los aviones que componían una de las parejas guía enemigas con un *golpe de halcón* (un *golpe de halcón*, bautizado en ruso como *sokolini udar*, era un ataque sorpresa desde un gran ángulo de picado).

Su punto, viendo arder el caza de su jefe envuelto en llamas azules, consideró prudente retirarse. Uno de nuestros pilotos hizo un intento de ir detrás de él, lo cual, a primera vista, parecía un deseo legítimo. Sin embargo, inmediatamente recordó que sólo en casos de extrema necesidad, y sólo después de mi indicación, tenía un punto derecho a iniciar un ataque, por

lo que volvió a colocarse en su posición. Su misión en este caso era cubrir a su jefe, observar y evaluar la situación en el aire y estar preparado para cualquier ataque.



Esta disciplina de combate permitió la continuación de nuestra lección. Un grupo de cazas enemigos asumió la persecución de nuestros bombarderos cuando se alejaban del blanco y se acercaban a nosotros. Era imposible esperar como habíamos hecho antes. Tuve que dar la orden de *ataque* por la radio. Nos lanzamos en picado y el enemigo rompió la formación. Yo derribé un punto y nuestra segunda pareja acabó con su jefe. La lección práctica había funcionado".

En esta fotografía se puede ver un raro ejemplo de una antigua decoración en el morro de un avión de la FAS: un LaGG-3 con las fauces de un tiburón rueda antes de despegar en misión de patrulla en el frente a finales de 1942.

También se desarrollaron otras maniobras de combate. Pokrishkin continúa: "Cuando escoltábamos a los bombarderos nuestro regimiento practicaba una técnica conocida como *nozhnitsi* (*tijeras*). Consistía esencialmente en que los integrantes de una pareja (o varias) de cazas que escoltaba a los bombarderos se alternaban en volar uno hacia el otro alejándose posteriormente para no perder velocidad y, de esta forma, proporcionarse cobertura mutua durante el proceso. Al mismo tiempo, los pilotos podían mantener a la vista una amplia zona del espacio aéreo. Si se dibujara la configuración de vuelo en un diagrama se asemejaría a una cadena formada por ochos.

Cuando se realizaban patrullas como cobertura de las tropas o cuando se lanzaban misiones de caza libre por delante de los bombarderos, todo el grupo de cazas utilizaba una configuración de vuelo conocida como *kacheli* (*columpio*). Fue esta aplicación de las nuevas formaciones y de las nuevas técnicas de combate aéreo la que nos dio la victoria."

Quizás la táctica de combate más desesperada que utilizó una fuerza aérea en la guerra europea fue el ataque en forma de apisonadora *taran*, adoptado inicialmente por la FAS en los negros días de 1941-1942.

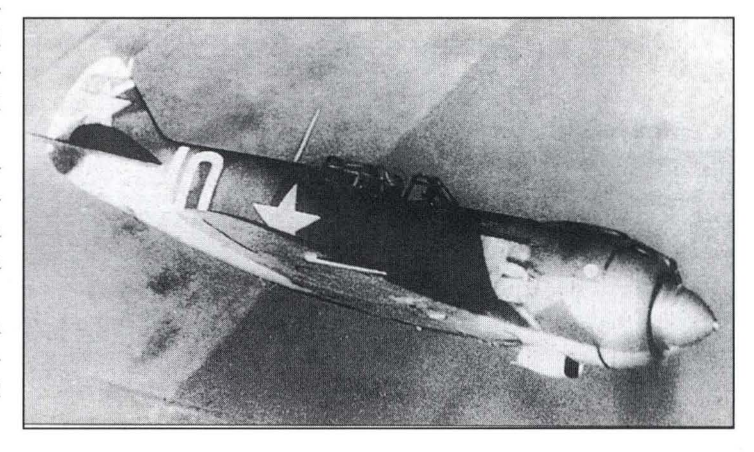
Dentro de la FAS había tres posiciones principales en cuanto a la realización de los ataques *taran*. Éstas eran:

1) Atacar por detrás, rozando la hélice del avión soviético con las superficies de control del avión enemigo, lo cual, al provocar daños en el timón provocaría la pérdida de capacidad de vuelo, finalizando con el choque contra el suelo.

2) Golpear con un ala en la superficie de control del avión enemigo o, a baja altura, tocar con el ala la del enemigo para que así perdiera el control.

3) Lanzar directamente el avión contra el enemigo; esta última táctica se utilizó sólo como recurso final y límite.

El La-5FN fue uno de los cazas más eficaces utilizados por la FAS durante la GGP; Lavochkin fabricó 9.920 aviones entre finales de 1942 y finales de 1944.



LA EVOLUCIÓN DE LA AVIACIÓN DE CAZA DE LA FAS EN 1941-45

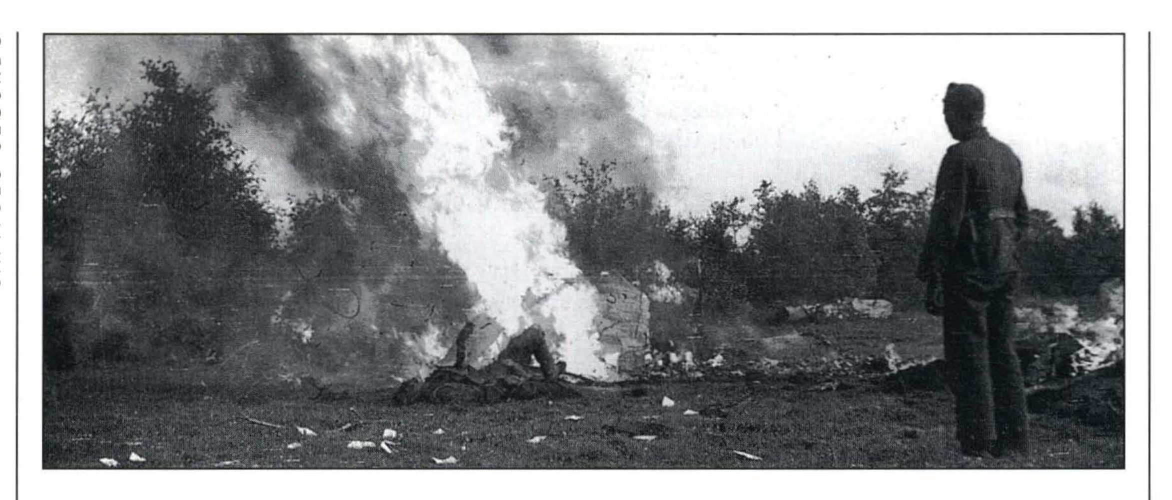
A las 03:30 horas de la mañana del domingo 22 de junio de 1941, 30 aviones de la Luftwaffe atacaron diez campos de aviación soviéticos avanzados. Estas primeras incursiones de los Do 17Z, los Ju 88 y los He 111 cogieron completamente por sorpresa a la FAS y anunciaron el comienzo del ataque más intenso de la *blitzkrieg* que había visto el mundo. Desde los primeros meses de 1941 las señales de advertencia habían sido claras ya que la activación alemana había comenzado en el invierno de 1940 y los vuelos de reconocimiento de la Luftwaffe sobre la Unión Soviética, en febrero de 1941.

Se ha mantenido que esta fotografía alemana recoge los últimos momentos de un I-153 mientras vuela a través de un terrorífico bombardeo. El texto original indicaba que el avión explotó unos segundos más tarde. (*BAK 781*)



En sus memorias, Alexandr Pokrishkin describe su creciente frustración al no poder contrarrestar estos vuelos de reconocimiento que él consideraba un insulto para la Fuerza Aérea Soviética. Tanto el gobierno británico como el estadounidense habían enviado a Iósif Stalin continuas advertencias sobre una inminente invasión; el primero remitió su último aviso de precaución el 21 de junio de 1941 (por medio de sir Stafford Cripps). Stalin sólo veía interferencias políticas en estas advertencias, con el resultado final de que la Unión Soviética se encontró mal preparada para el ataque que comenzó sólo 24 horas después.

Al final del primer día se habían alcanzado más de 66 campos de aviación soviéticos en los que se encontraba el 75 % de la aviación de la Fuerza Aérea Soviética. La defensa de cazas de la FAS para enfrentarse a las oleadas que llegaban de la aviación de la Luftwaffe, entre las que se contaban 480 cazas alemanes, no sólo estaba limitada en términos numéricos sino también por la propia efectividad en combate de los pilotos que participaban en la batalla. Las pérdidas que sufrió la FAS durante las primeras 24 horas fueron un avance de lo que se avecinaba.



Los restos incendiados de un caza de la FAS y de su piloto ilustran gráficamente todo el horror de la guerra. Esta fotografía fue tomada 24 horas después de que comenzara la invasión.

Al atardecer de aquel fatídico primer día de la Operación *Barbarroja*, los soviéticos reconocieron las bajas de 1.136 aviones, de los cuales sólo 336 habían sido derribados durante los combates aéreos; muchos de los restantes fueron destruidos en tierra. Esta cifra subió a 4.017 aparatos a finales de la primera semana. La Luftwaffe controlaba el aire y, a continuación, se disponía a apoyar los ejércitos terrestres alemanes que avanzaban hacia el Este.

Ante las catastróficas noticias que llegaban del frente, los políticos soviéticos de Moscú decidieron centrarse en los pocos éxitos conseguidos por la FAS para levantar la moral del pueblo. Los pilotos soviéticos de caza habían reclamado 244 aviones derribados durante las primeras 24 horas de la *blitzkrieg* alemana; sin embargo, las bajas aceptadas por la Luftwaffe sumaban únicamente 59 aviones, una cifra que llegó a los 150 a fines de la primera semana.

Durante las oleadas iniciales de los ataques alemanes del día 22, el 12.IAP de Boushev, cerca de Stanislavov, perdió 36 de sus 66 cazas biplanos I-153. Sin embargo, muchos de los supervivientes que consiguieron elevarse en el aire para enfrentarse a los Ju 88 del KG.51 reclamaron posteriormente ocho bombarderos derribados frente a la pérdida de tres I-153. El mismo *Kampfgeschwader* también atacó el campo de aviación donde tenía su base el 149.IAP y, a pesar de perder 21 de sus MiG-3, esta unidad consiguió que un pequeño número de sus cazas despegara en la alarma, reclamando rápidamente el derribo de otros 8 Ju 88. En cada una de estas acciones, la Luftwaffe admitió que las bajas no eran mucho menores que las reclamaciones soviéticas, pero este caso no se repitió en otros lugares.

Hubo también 15 informes independientes sobre pilotos soviéticos que arrollaron deliberadamente a aparatos de la Luftwaffe, produciéndose el primer *taran* documentado a las 04:25 horas (sólo 55 minutos después de que la Luftwaffe comenzara sus incursiones de bombardeo). El piloto que participó en esta acción, I. I. Ivanov, del 46.IAP, murió cuando su I-16 golpeó a su desconocido oponente. Se le concedió de forma póstuma el HUS por su acto final de valentía. Sólo el primer día de la GGP se realizaron más de 8 ataques *taran*, incluyéndose en este número el derribo conseguido por el Tte D. V. Kokorev, del 124.IAP, que embistió a un Bf 110 en el Distrito Militar Occidental, sobreviviendo para realizar su informe.

Sin embargo, en última instancia, cualquier consuelo que el mando soviético pudiera inferir de estas reclamaciones, a menudo engañosas, era irrelevante ante la catástrofe militar que se había producido tras el comienzo de la Operación *Barbarroja*.

—La Potencia Aérea Soviética el 22 de Junio de 1941—

Incluso tras el mayor acceso a la documentación rusa de la guerra, de los últimos cinco años, todavía resulta difícil valorar la amplitud de la potencia aérea soviética en la víspera de la Operación *Barbarroja*. En 1940, la URSS presumía de la fuerza aérea más grande del mundo. Sin embargo, en términos de aviones de caza, un 75 % de ellos eran los desfasados biplanos I-15, I-152 e I-153 y los monoplanos I-16.

Los prototipos de estos cazas habían volado por vez primera a mediados de la década de los años treinta y, a pesar, de obtener muchos éxitos en España y China, el I-16 (que era *la flor y nata* en términos de funcionamiento) era significativamente inferior al Bf-109E de la Luftwaffe a mediados de 1941. Los modernos cazas soviéticos de la nueva era, MiG-3, Yak-1 y LaGG-3, todavía tenían que llegar a las unidades del frente en mayor número, aunque el 22 de junio de 1941 ya se habían fabricado 2.030 aparatos de estos modelos.

En septiembre de 1941, las bajas de la aviación soviética habían llegado a unos 7.500 aparatos. A pesar de esta asombrosa cifra, los pilotos de caza soviéticos habían reclamado bastantes victorias, especialmente los que operaban en el Frente Norte. El mejor as de aquel periodo fue el Tte P. A. Brinko, de la Flota del Báltico, que reclamó 15 aviones derribados (incluyendo cuatro cazas de la Fuerza Aérea Finesa) durante las primeras diez semanas desde el comienzo de la Operación *Barbarroja*. Después de haber participado en acciones casi continuas desde la invasión fue finalmente derribado el 14 de septiembre, muriendo en esta acción.

Un aviador de la FAS yace muerto junto a la hélice de su LaGG-3, víctima de un ataque sorpresa de los bombarderos incursores de la Luftwaffe el primer día de la Operación *Barbarroja*. La mayoría de los pilotos de caza soviéticos muertos o hechos prisioneros en las primeras 48 horas de la invasión nunca llegaron a volar realmente. (*BAK 821*)



Un compañero de Brinko en la defensa de la península de Hanko fue el Capt A. K. Antonienko quien, como segundo jefe del 13.IAP, reclamó 11 de los 34 derribos del regimiento antes de su muerte en combate el 25 de julio de 1941. Ambos pilotos recibieron el HUS a título póstumo.



Un oficial de la Luftwaffe, que señala al cámara el agujero hecho por un trozo de metralla o quizás por un proyectil de ametralladora, examina un I-152 capturado. (*BAK Loc 290*)

En los combates en los frentes centrales (y posteriormente en el del Norte), tres de los pilotos del 29.IAP reclamaron 38 de los 50 aviones enemigos reconocidos como derribados por este regimiento; muchos de ellos se consideraron de forma colectiva en lugar de individualmente. Dentro de este trío de pilotos ases se encontraba el 2º Tte N. Z. Muravitski, que reclamó 12 victorias, 9 de las cuales fueron derribos de grupo, además de realizar un ataque *taran* el 3 de septiembre. Los otros pilotos notables del 29.IAP fueron el 2º Tte A. V. Popov con 14 derribos y el Tte N. Morozov con 12; el primero murió el 3 de septiembre cuando se lanzó contra los carros de combate de la Wehrmacht (Ejército de Tierra alemán) durante una salida en apoyo de la infantería soviética.

Las primeras semanas después de la Operación *Barbarroja* fueron representativas no sólo de la inferioridad técnica de la aviación de la FAS. Los aviones de sustitución y las piezas de repuesto estaban muy solicitados, ya que las fábricas cerraron sus cadenas de montaje para preparar su reubicación más allá de los Urales, lejos del alcance de Hitler.

Estas dificultades se manifestaron inmediatamente en un sentimiento *de estar contra la pared* según se acercaban las fuerzas alemanas hacia Moscú en su avance, aparentemente imparable, hacia el Este.

Sin embargo, Hitler detuvo el ataque directo sobre Moscú para dar tiempo a sus ejércitos a consolidar las posiciones en Stalingrado y en Ucrania. Este retraso permitió a los soviéticos organizarse para defender la ciudad, pero también trajo el inicio de la *rasputitsa* (la estación de lluvias), que anunciaba la inminente llegada del cruel invierno.

En esas condiciones, la Unión Soviética se encontraba, de hecho, mucho mejor equipada para una guerra defensiva que los alemanes para las operaciones de ataque, a pesar de la irrefutable superioridad de la aviación de éstos últimos. La Operación *Tifón*, el ataque alemán contra Moscú, comenzó el 30 de septiembre de 1941.

El Col Gen P. F. Zhigarev, jefe supremo de la FAS, mantenía la idea de que su aviación y sus pilotos podían operar desde las bien situadas bases de Moscú y sus alrededores. Entre estos campos de aviación se encontraban el Aeródromo Central, así como Jimki, Fili, Tushino y Vnukogo. Además, Zhigarev tenía a su disposición el 6.IAK PVO (6º Cuerpo de Caza para la Defensa Aérea) de la zona de la Defensa Aérea Militar de Moscú; esta unidad llegó a desempeñar un papel importante en la Defensa de Moscú. En contraste, tras el primer mes de ataques terrestres y aéreos de las fuerzas alemanas, la 2ª Flota Aérea de la Luftwaffe descubrió que las difíciles condiciones climatológicas eran cada vez más preocupantes.

La llegada de las duras condiciones del invierno, a mediados de noviembre, hizo que las improvisadas bases aéreas de la Luftwaffe no pudieran funcionar. El personal de tierra vio cómo se le helaba la piel al contacto con las superficies de metal de los aviones que reparaban y revisaban, al mismo tiempo que había que calentar las herramientas con antorchas encendidas para poder utilizarlas. Los motores de los aviones enfriados con líquido tampoco arrancaban debido al frío extremo; las operaciones de la Luftwaffe quedaron bloqueadas más por el clima que por la FAS.

Al contrario que la Luftwaffe, las operaciones de la fuerza aérea soviética aumentaron en estas condiciones, realizando unas 15.840 salidas en las tres semanas transcurridas desde el 15 de noviembre hasta el 5 de diciembre (casi cinco veces el volumen de las actividades de la Luftwaffe en el mismo periodo). Según avanzaba la batalla de Moscú, la FAS comenzó a arrebatar el control de los cielos a la Fuerza Aérea alemana. Bajo el diestro mando del Gen S. I. Rudenko, la contraofensiva de la FAS en el sector noroccidental hacia Rzher tomó impulso y los cazas soviéticos reclamaron 16 aviones enemigos derribados.

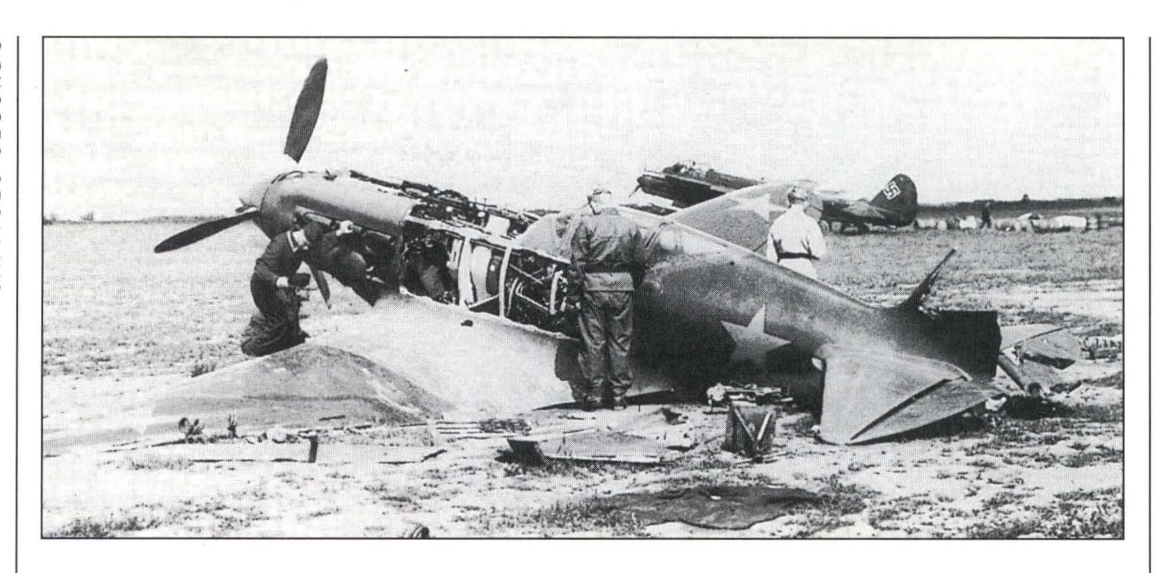
Las actividades del 6.IAK PVO llegaron a ser cruciales para la defensa de los cazas de Moscú y 23 de sus pilotos recibieron la Estrella Dorada de HUS durante la Batalla de Moscú. El Col I. D. Klimov mandó esta unidad hasta noviembre de 1941, fecha en la que el Col A. I. Mitenkov asumió el mando. Durante los dos últimos meses del año reclamó el derribo de 250 aviones de la Luftwaffe en combates aéreos. Es más, durante los cinco días del 9 al 14 de diciembre, el 6.IAK PVO cambió sus funciones de caza por el ataque terrestre, atacando y acosando, por consiguiente, a las tropas terrestres de las fuerzas alemanas que se retiraban, al oeste de Moscú; sin embargo, en aquella fase, esta unidad ya se había distinguido en el combate aéreo.

En ella estaba el Tte A. N. Katrich, del 120.IAP PVO, que realizó el primer *taran* con éxito a gran altura. En general, el 6.IAK PVO había demostrado al resto de unidades de caza soviéticas que sus enemigos no eran invencibles, como habían parecido en un primer momento durante el verano.

STALINGRADO

Hubo dos fases fundamentales en la batalla de Stalingrado, la primera de las cuales se centró en la defensa de la ciudad. En esta fase se combatió desde julio hasta los primeros meses del invierno de 1942 y, en ella, la 102.IAD PVO se encontraba bajo el mando de P. S. Stepanov, equipado con unos 80 cazas de diversos modelos, la mayoría de los cuales eran los obsoletos I-15 o el ágil, pero con poca potencia y poco armamento, I-16. Stepanov solicitó al Jefe Supremo de la FAS, Novikov (que era el responsable del planeamiento y las operaciones de la fuerza aérea) y al Alto Mando Supremo Soviético el despliegue de un regimiento de caza equipado con Yak-1 para ayudar a contener la marea de ataques de la Luftwaffe sobre la ciudad.

Como jefe supremo de Stepanov, el Gen A. A. Novikov fue pionero en la aviación militar soviética, habiendo sido anteriormente el responsable de la creación de una relación más coordinada entre las fuerzas aéreas en el frente y las tropas terrestres. Había logrado esto mediante la introducción de los ejércitos de aviación, que sustituyeron a la anterior y poco manejable estructura de mando de la FAS. Los regimientos de caza se habían utilizado tradicionalmente de forma descoordinada y deslavazada, lo que producía una escasa eficacia operativa.



Aunque el MiG-3 fue uno de los modelos más modernos en servicio al comienzo de la invasión alemana (se entregó por primera vez a la FAS en 1940), también sufrió enormemente durante la Operación *Barbarroja*. Este avión en concreto quedó rápidamente fuera de acción en la primera oleada de ataques que precedió a la invasión. Con la captura del campo de aviación de este MiG sólo unas horas más tarde, este abandonado caza se convirtió en objeto de máximo interés para la tripulación de un recién llegado Ju 88. (*BAK 389*)

Gracias a su inclinación por la guerra aérea moderna, Novikov fue rápidamente sensible a la petición de Stepanov en cuanto al apoyo de cazas y, consiguientemente, ordenó el envío de lo que desde entonces se ha venido en llamar un regimiento de caza para cubrir brechas, equipado con los mucho mejores Yak-1, -7b y -9.

Hubo muchas bajas de cazas de la FAS durante las primeras semanas y los primeros meses, ya que se enviaba a pilotos sin experiencia a volar con los nuevos aviones. Rudenko organizó una reserva con los cazas y ordenó a sus regimientos de caza que limitaran los enfrentamientos con el enemigo. Había nacido una nueva táctica en la FAS, conocida como *zasada* o *emboscada*, que consistía en que se instruía a los pilotos de caza soviéticos para perseguir y atacar a los bombarderos y la aviación de reconocimiento.

También se utilizó con eficacia la tradicional táctica del *taran* y, durante cinco días en septiembre, se realizaron tres de estos ataques (el piloto del Yak-1 I. M. Chumbarev, de la 237.IAD, derribó un Fw 189; V. N. Chenskiye, de la 283.IAD, derribó un avión no identificado; y a L. I. Binov, de la 291.IAD, se le reconoció un Bf 110). Estos tres pilotos de la FAS sobrevivieron a estos ataques *apisonadora*.

La segunda fase de la batalla de Stalingrado comenzó con la contraofensiva soviética del 19 de noviembre de 1942. Tras haber intentado contener las operaciones aéreas de la Luftwaffe durante la fase defensiva de la batalla, la FAS pasó al ataque cuando las condiciones meteorológicas empeoraron en el Frente del Este. Los regimientos de caza comenzaron a imponerse por la fuerza en el frente mientras la Luftwaffe luchaba por adaptarse al terrible frío. Los VA 16., 17. y 18., mandados respectivamente por los generales Rudenko, S. A. Krasovski y T. T. Jrukin, realizaron un lento comienzo de la ofensiva debido a las inclemencias meteorológicas, que también habían afectado gravemente al número de salidas realizadas por los regimientos de la FAS.

El mando de Rudenko incluía entre sus divisiones a la 220 y la 283.IAD, unidades equipadas con 125 cazas de los cuales sólo 9 eran desfasados LaGG-3. Durante las siguientes semanas estas dos divisiones de la FAS compartieron victorias sobre la Luftwaffe, reclamando cada una 33 derribos frente a unas bajas reconocidas de 35 cazas en total.

El transporte aéreo alemán de suministros esenciales hacia sus tropas sitiadas obligó a la Luftwaffe a emplear muchos aviones lentos de transporte a lo largo del pasillo de 322 km hasta Stalingrado. Los pilotos de caza de la FAS pronto aprendieron que la *cacería* a lo largo de la ruta de vuelo dentro de ese pasillo garantizaba casi con seguridad el éxito, y la disposición de la utilización del radar terrestre para la localización rápida de los aviones que llegaban les ayudó todavía más en su misión. Los vulnerables Ju 52, He 111, Ju 90, He 177, Fw 200 y Ju 290, en cuyas tripulaciones había instructores con experiencia, fueron literalmente *hechos picadillo*.

Como ejemplo de la carnicería realizada por los cazas de la FAS durante aquel fatídico puente aéreo, el 30 de noviembre de 1942 un regimiento de la 283.IAD, mandado por el Col Kitayev, atacó a 17 Ju 52 y a sus 4 Bf 109 de escolta, derribando 5 de los aviones de transporte y un caza de escolta. Debido al propio número de aparatos de este tipo, por lo general los Ju 52 se llevaron la peor parte de los ataques de caza de la FAS durante el bloqueo aéreo y, al final de la batalla de Stalingrado, se calcula que se perdieron 676, alrededor de un 63 % del total de la fuerza de Ju 52 utilizada en la campaña. Incluso el avión de ataque terrestre Il-2 *Stormovik* entró en acción, reclamando el derribo de varios Ju 52 en los combates aéreos.

El 2 de febrero, el 6º Ejército Alemán se rindió y estaba claro que, después de todas las contrariedades iniciales de los primeros 18 meses de la GGP, la FAS comenzaba a demostrar la valía de la nueva estructura organizativa de Novikov, de la eficacia de los nuevos cazas soviéticos y de la cada vez mayor eficiencia de sus pilotos. Durante las ocho semanas del bloqueo aéreo soviético, la FAS reclamó 162 cazas alemanes, 227 bombarderos y 676 aviones de transporte derribados.

La Batalla del Río Kuban

Los 906 km de longitud del río Kuban, a lo largo del norte del Cáucaso, estaban limitados en ambas orillas por campos petrolíferos soviéticos vitales, así como por importantes yacimientos de materias primas como el gas, el hierro y el cobre. El Kuban era crucial para las acciones de guerra soviéti-



Los I-153 capturados en diversos estados de deterioro se amontonan en un rincón de un campo de aviación tomado. Prácticamente todos los aviones soviéticos apresados fueron desguazados sin contemplaciones por los alemanes a las pocas semanas de la invasión.

cas tanto desde un punto de vista estratégico como psicológico y, como resultado, también era un premio muy preciado para los ejércitos invasores alemanes. Por consiguiente, se convirtió en el trasfondo de una serie de combates aéreos, terriblemente disputados, durante los cuales varios pilotos de caza de la FAS consiguieron relevancia pública gracias a sus excelentes registros.

Desde un principio, la oposición que presentó la Luftwaffe fue inquietante ya que la 4ª Flota Aérea (enviada para asegurar la supremacía aérea) incluía *Gruppe* tanto del JG 51 como del 54. Ambas unidades estaban equipadas con una combinación de las últimas versiones del Bf 109, del G-2/-4, así como del Fw 190.

Los cazas adversarios de la FAS consiguieron reunir unos 270 cazas de un número total de unos 1.000 aviones de todo tipo, dedicados a la defensa del Kuban, una cifra que apenas llegaba a la fuerza empleada por la Luftwaffe. La FAS dependió casi siempre de cazas en préstamo a lo largo de toda la campaña, siendo el más popular entre los pilotos soviéticos el P-39 Airacobra; sin embargo, el Spitfire Mk V y el P-40 se consideraban menos eficaces. Aunque el P-39 había tenido poco éxito tanto en la Fuerza Aérea del Ejército de Tierra de EE. UU. como en la RAF al comienzo de la guerra, las unidades de la FAS utilizaron el caza de Bell con gran entusiasmo durante esta batalla. Entre los exponentes con más éxito se encontraban Pokrishkin y su punto Rechkalov, que prestaban sus servicios en el 16.Gv.IAP; el primero de éstos reclamó 20 derribos durante estos combates.

La primera fase de la campaña se centró en el bombardeo de los Ju 87 alemanes sobre la cabeza de desembarco de Misjako –con poca resistencia– el 17 de abril de 1943, pero durante los tres días siguientes se enviaron apresuradamente cazas de la FAS a la zona para intentar contener a los bombarderos de vuelo en picado. En la siguiente semana, los pilotos de caza soviéticos reclamaron 182 aviones de la Luftwaffe derribados, pero con un coste considerable. Sin embargo, la resistencia soviética fue tan fuerte que la Wehrmacht se vio obligada a abandonar su ofensiva para retener la cabeza de puente de Misjako.

La segunda fase de la batalla se desarrolló en torno al pueblo de Krimskaya, que presentaba un gran valor estratégico debido a su posición al noroeste de Novorossish y su cercanía a un fundamental nudo ferroviario. Entonces, superada en número por la abrumadora fuerza de la FAS empleada en la batalla, la Luftwaffe perdió una media de 17 cazas diarios hasta el 10 de mayo; en total, la FAS reclamó unos 368 aviones de todos los modelos. Sin embargo, las escaramuzas aéreas no eran tan desiguales ya que los pilotos de la Luftwaffe hicieron pagar un precio muy alto a sus contrincantes que, a menudo, realizaban cuatro o cinco salidas al día.

Gran parte del material de la FAS durante la campaña del Kuban había sido suministrado mediante préstamos por los aliados occidentales. Uno de los modelos más decepcionantes que entraron en combate fue el Spitfire Mk V, que no sólo no mantuvo su reputación de la RAF sino que además también era confundido por los pilotos de la FAS con el Bf 109. El piloto del Spitfire A. Ivanov, del 57.Gv.IAP, lo explica de la siguiente forma:

"Ataqué un Ju 87 de los fascistas desde una posición muy favorable y, probablemente, podría haberle derribado. Pero, ¡ay!, como si los hubiéramos pedido, aparecieron nuestros Yaks. '¡Yashka! (Yaks)', grité por la radio. '¡Yasha! No estropeéis el ataque. Cubridme'. Pero, aparentemente, el piloto no me entendió... Sus cañones dispararon... Mi altitud es de 2.000 m...

Casi con toda seguridad esta fotografía de un anónimo piloto del *Normandie-Niemen* fue tomada al final de la guerra, justo antes de que los pilotos franceses pilotaran sus Yak-3 hasta casa desde la URSS.



Mi avión comienza a girar, el ala está rota y el glicol se sale por el capot del motor. Quiero lanzarme en paracaídas pero la altitud es ya baja. Reduzco la velocidad y, de alguna forma, consigo sacar al Spitfire de su vertiginoso picado. Apenas consigo llegar a casa".

"El mando decidió enviarnos a todos a los aeródromos próximos para conseguir que los pilotos y los artilleros antiaéreos se familiarizaran con el avión inglés. En mi recorrido por los aeródromos dio la casualidad de que conocí al piloto que me atacó y me derribó".

Entre el 9 y el 10 de mayo la Luftwaffe retomó el control aéreo sobre Krimshaya. A continuación, se produjo un periodo de calma de dos semanas antes de que comenzara la ofensiva soviética en serio el 26 de mayo, con el 4.VA sufriendo el peso de los combates aéreos sobre lo que se llamó el *Sector de la Línea Azul*: la parte central de la cabeza de desembarco del Kuban. En el Kuban se ganaron muchas reputaciones y otros pilotos, aparte de Pokrishkin y Rechkalov, alcanzaron notoriedad. Entre éstos se encontraban los hermanos Dmitri y Borís Glinka, con 21 y 10 derribos respectivamente, consiguiendo el primero de ellos 10 de sus victorias en sólo 15 salidas.

Otros pilotos que obtuvieron muchas victorias fueron: A. L. Prukozchikov con 20; I. Fadeyev con 19; N. K. Navmchik con 16; N. E. Lavitski con 15; D. I. Koval y V. I. Fedorenko con 13 cada uno y P. M. Berestnev con 12. A finales de junio, se había derrotado ampliamente a los alemanes y, el 7 de julio, el Gen Novikov anunció formalmente que la FAS tenía el control del cielo sobre el Kuban.

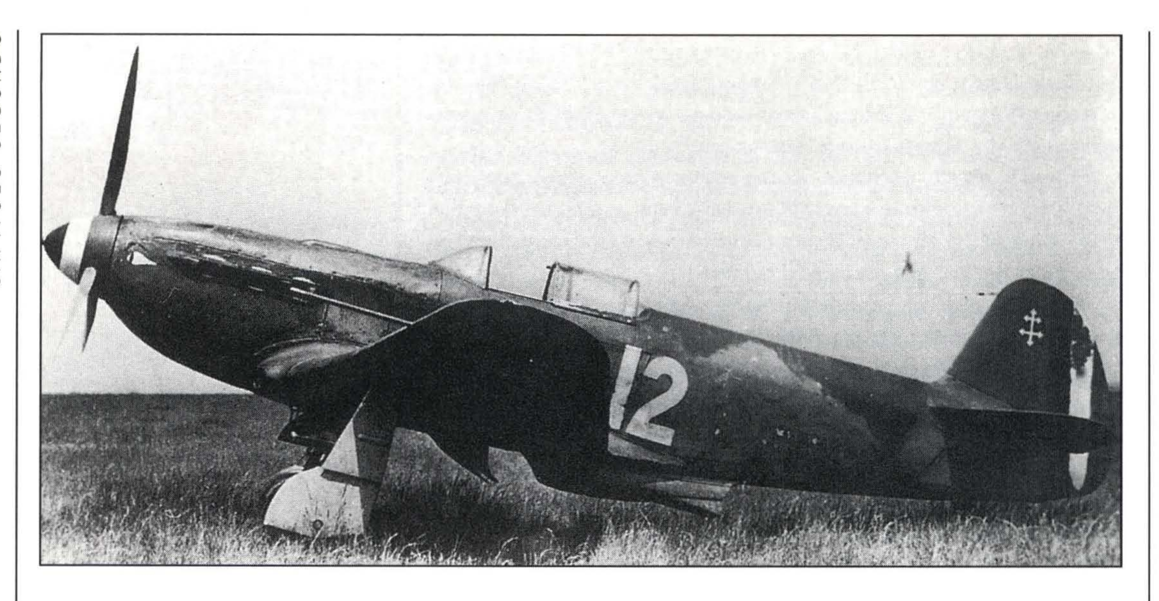
La Batalla de Kursk

La tercera fase, y definitiva, de la ofensiva alemana del verano comenzó con la Operación *Ciudadela* el 5 de julio de 1943, siendo el objetivo la ciudad ucraniana de Kursk. Esta batalla fue la demostración final de cuán lejos había llegado la FAS en el desarrollo de la disciplina y la concienciación para el combate. Durante la contraofensiva soviética desde julio hasta comienzos del otoño, comenzaron a surgir varios nuevos ases soviéticos, siendo el más notable de éstos el Tte K. A. Yestigneyev, del 240.IAP, que reclamó 12 derribos en sólo 9 salidas y finalizó la guerra con 56 victorias y dos HUS.

Las cuatro batallas importantes de Moscú, Stalingrado, el Kuban y Kursk fueron testigo de la transformación de la FAS RKKA. Se pasó de una aviación mal coordinada, escasamente dotada y técnicamente inferior, a otra con un funcionamiento bien organizado y eficiente, con pilotos experimentados que pilotaban aviones modernos, comparables a los mejores que la Luftwaffe podía aportar. Habiéndose llegado al punto de inflexión de la suerte de la FAS, le tocaba el turno entonces al Ejército Rojo de expulsar a los alemanes de la *madre patria* y avanzar inexorablemente hasta Berlín.

El *Normandie Niemen Groupe*

Sólo unos pocos días después de la Operación *Barbarroja*, el gobierno francés de Vichy rompió formalmente las relaciones con la URSS. Como respuesta, el gobierno francés libre en el exilio, en Gran Bretaña, ofreció enviar una división de tropas terrestres y un grupo de caza desde Oriente Próximo al Frente del Este. Finalmente, lo que ocurrió es que sólo se envió el *Groupe GC Normandie* que, posteriormente, fue ampliado (en octubre de 1944) al *Normandie Niemen Groupe*.



Con su Cruz de Lorena claramente visible en la cola, este Yak-3 fue uno de los utilizados con gran efectividad por los franceses en el último año de la guerra. Los pilotos del *Normandie-Niemen* prefirieron mucho más el Yak-3 que el Yak-1, o que el posterior Yak-9 y, al final de la guerra, la Unión Soviética, agradecida, les permitió conservar sus Yak-3. Posteriormente, los pilotaron hasta su casa en Francia el 21 de junio de 1945.

Los primeros voluntarios franceses respondieron a la solicitud de pilotos para combatir en la URSS, reuniéndose en un cuartel de las Midlands inglesas a mediados de agosto de 1942, antes de viajar a Escocia dos semanas después para subir al buque de transporte de tropas *Highland Princess,* que se dirigía a Lagos, Nigeria. Teniendo en cuenta sus futuros adversarios, resulta bastante irónico que se transportara entonces a estos voluntarios a través del vasto continente africano en antiguos Ju 52 civiles hasta Rayak, donde se reunieron con otros voluntarios franceses que habían viajado desde Oriente Próximo.

El 18 de noviembre de 1942 finalizó aquel largo viaje en barco, avión y, finalmente, camión a través del Desierto Persa con dos semanas de estancia en Teherán. A finales de mes, llegaron tres aviones de transporte soviéticos para llevar a los 61 franceses hasta Gurjev, rodeando en su camino el sitiado Stalingrado.

Aunque esta unidad se declaró operativa poco después de su llegada a la URSS, a finales de noviembre de 1942, no fue hasta la masiva ofensiva del Ejército Rojo en Rusia Central durante la primavera de 1943 cuando, por fin, este regimiento consiguió sus primeras victorias aéreas. Equipado con el excelente Yak-1, el *GC Normandie* logró sus primeros derribos el 5 de abril de 1943, volando desde Polotriani-Zavod, al suroeste de Moscú. Sin embargo, los franceses sufrieron sus primeras bajas sólo ocho días después, cuando tres pilotos no pudieron volver de un enfrentamiento con los Fw 190, tres de los cuales fueron reclamados como derribados o destruidos.

Estas primeras bajas afectaron gravemente a los franceses y, consiguientemente, su moral se resintió. Su jefe, el Cte J. Tulasne, se dio cuenta de que su unidad tenía que volver rápidamente al combate para compensar estos reveses con más victorias; de esta forma, el regimiento fue agregado al 18.Gv.IAP del Cte Goulobov, donde la moral mejoró cuando comenzaron a participar más en los combates. En mayo, la unidad comenzó los ataques terrestres a baja altura y, rápidamente, perdió otro piloto pero poco después llegaron más refuerzos; esto ocurrió cuando al *GC Normandie* sólo le quedaban diez pilotos.

Entonces se agregó el regimiento a la 303.IAD, bajo el mando del veterano de la Guerra Civil española, de Mongolia y de Manchuria, el Gen Zajarov. Los combates continuaron con un ritmo intenso durante la bata-

lla por Orel y, del 10 al 14 de julio, el regimiento realizó 112 salidas operativas desde su base de Jationki, reclamando 17 victorias frente a la pérdida de 6 pilotos, incluyendo al Cte Tulasne (murió el 17 de julio cuando los nueve Yak-1 que mandaba como escoltas de los Il-2 *Stormoviks* fueron atacados por una arrolladora fuerza de 30 Fw 190). Tulasne fue visto por última vez perdiendo altura durante el combate y nunca volvió a saberse nada de él. Acababa de recibir la condecoración de la Orden Soviética de la Guerra por la Madre Patria.

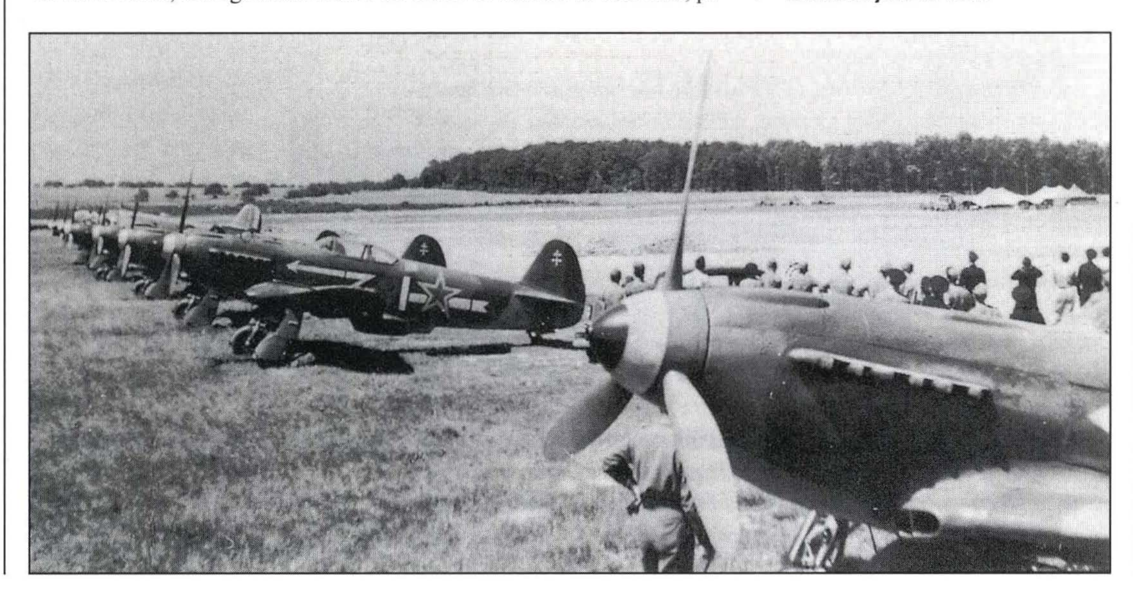
Tulasne fue un jefe popular debido a su dedicación a la unidad, y la leyenda dice que dormía normalmente en un refugio de madera en el campo de aviación a sólo 18 metros de su avión. Se le había reconocido el derribo de dos Fw 190 durante la primera campaña del regimiento en la parte occidental de Moscú y había participado en numerosas acciones anteriormente con una unidad de la Francia Libre en Túnez en 1942. El Cte Tulasne fue sustituido por el Cte P. Pouyade. Por aquella época también desapareció el Capt Preziosi, que había conseguido previamente los primeros éxitos en combate de la unidad.

El comienzo de agosto de 1942 trajo cambios importantes al regimiento, que fue trasladado a Smolensk para participar en la batalla para reconquistar Yelnia. Como la nueva base estaba a unos 25 km por detrás del frente, los escuadrones se turnaban para operar en un campo avanzado a sólo 5 km del frente. Durante esta batalla, el personal de tierra francés fue trasladado a Oriente Medio, siendo sustituido por más de 700 hombres de la FAS mandados por el Capt Agavelian.

El 22 de septiembre, 11 de los Yak-1 del regimiento sorprendieron a un *Gruppe* de Ju 87 Stukas sin escolta de cazas, derribando rápidamente y sin bajas a 9 de los bombarderos de vuelo en picado, que apenas tenían defensas. Sin embargo, este enfrentamiento fue la excepción, ya que durante los combates de Smolensk nueve pilotos franceses perdieron la vida y otros dos resultaron gravemente heridos. En total, la primera campaña del *GC Normandie* supuso la reclamación de 72 victorias aéreas frente a la pérdida de 23 pilotos.

Con el Cte Pouyade como jefe y con un importante número de combates en su haber, el Regimiento Aéreo de Caza *Normandie* se convirtió, po-

Esta excelente toma de los Yak-3 del regimiento *Normandie-Niemen* en formación fue captada poco después de que esta unidad fuera reequipada con el nuevo caza de Yakovlev a finales de julio de 1944.



co después de los combates de Smolensk, en un *Groupe* completo de caza con cuatro escuadrones de Yak-9. Durante el invierno anterior, el regimiento había recibido la visita del jefe de la Francia Libre, Gen Charles De Gaulle, y con los nuevos pilotos que llegaron de Oriente Próximo y de Francia (discretamente a través de España), los cuatro escuadrones componentes del *Groupe* fueron bautizados como *Rouen*, *Le Havre*, *Cherbourg* y *Caen*.

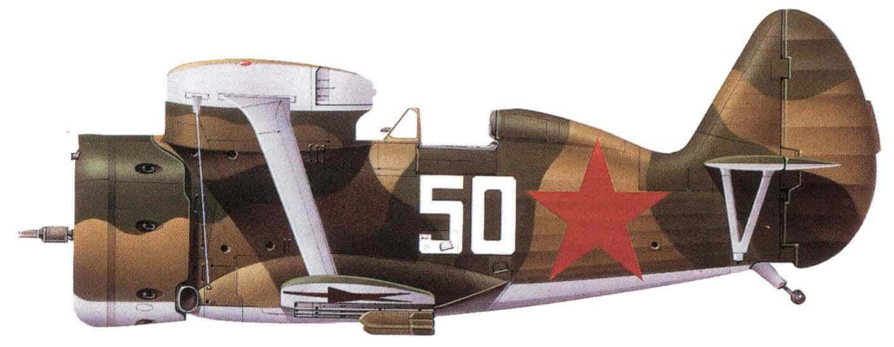
Se siguió en el bien equipado campo de aviación de Tula a lo largo de todo el invierno y la primavera, antes de cambiarlo por una nueva base en Dubrovka, situada entre Smolensk y Vitebak, a unos 24 km del frente. Con el comienzo de la gran ofensiva soviética del verano, en junio de 1944, el *Groupe* consiguió sus primeras victorias aéreas de la nueva campaña el 26 de junio de 1944, pero también sufrió sus primeras bajas en la región de Boríssov. El 15 de julio, el regimiento fue enviado a posiciones avanzadas a Mikountani, en Lituania, mientras la ofensiva soviética del verano empujaba a los ejércitos alemanes unos 400 km hacia el Oeste.

Durante el traslado a Lituania, los pilotos franceses llevaron a sus mecánicos de vuelo rusos dentro de los Yak-9, pero se produjo una doble tragedia en la ruta cuando el Tte Maurice de Seynes intentó aterrizar con su caza, con problemas mecánicos, en lugar de saltar en paracaídas, lo que hubiera supuesto una muerte segura para su pasajero ruso que iba dentro del avión, acoplado justo detrás del asiento del piloto. El caza chocó contra el suelo durante el aterrizaje forzoso y De Seynes y su mecánico de vuelo Biezolub fueron posteriormente encontrados muertos entre los restos del aparato. La generosa acción de De Seynes se hizo legendaria en todo el frente y ayudó a cimentar aún más los lazos entre los pilotos franceses y sus aliados de la FAS.

A finales de julio, el *Groupe* recibió la orden de trasladarse a Alitus, a la orilla del río Niemen, donde recibieron la primera entrega de los Yak-3; pronto descubrieron que éstos eran mucho más manejables que los desgastados en combate Yak-1. Durante los primeros días de agosto los cuatro escuadrones participaron en intensos combates, siendo su estancia en Alitus doblemente importante para el *Groupe* ya que, en primer lugar, celebraron la liberación de París por parte de la Francia Libre y, en segundo término, recibieron la distinción *Niemen* por orden directa de Stalin, concedida como respuesta a los esfuerzos de la unidad por cubrir a las tropas terrestres soviéticas que cruzaron el Niemen.

A comienzos de septiembre, el *Normandie-Niemen* siguió con sus habituales misiones de ataque terrestre, aunque los pilotos descubrieron rápidamente que ésta era una misión para la que el Yak-3 estaba menos preparado que su antecesor, el Yak-1, debido a la tendencia del primero a resultar gravemente dañado por la artillería antiaérea ligera alemana. Desde mediados de septiembre, las operaciones de ataques terrestres disminuyeron, siendo sustituidas por patrullas de *Frie Jagd* (caza libre) de Antonous, aunque con poco éxito. Después de un largo periodo de servicio volando en el frente, a los pilotos con más antigüedad dentro del *Groupe* les ofrecieron permisos, pero conscientes de la próxima ofensiva soviética contra Königsberg (la capital estatal de Prusia Oriental), todos los pilotos franceses rechazaron conjuntamente el tomar dichos permisos.

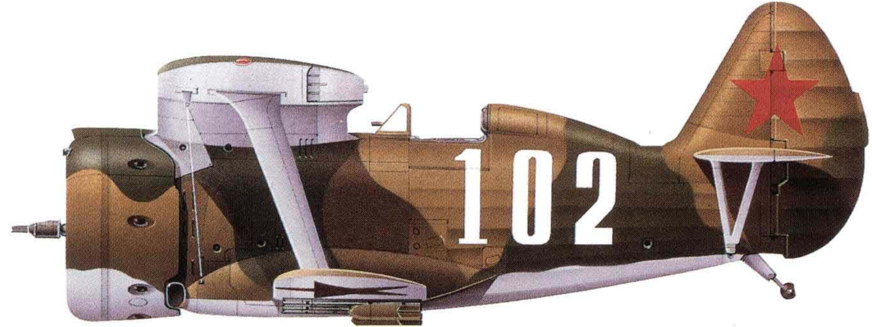
El 16 de octubre, la unidad francesa reclamó 29 aviones de la Luftwaffe derribados y, al final de la semana, durante la cual se habían producido intensos combates tanto en aire como en tierra, al *Groupe* se le había reconocido el derribo de 92 aparatos en 480 salidas, todo ello sin bajas.



1

I-153, Blanco 50, pilotado por el Capt A. G. Baturin, 71.IAP, KBF, Lavansaari, Golfo de Finlandia, verano de 1942

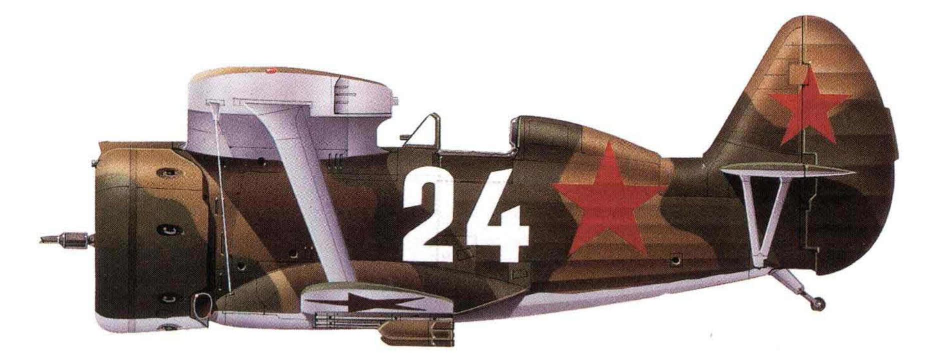
El Capt Baturin, un as con nueve derribos, recibió la Estrella Dorada de Héroe de la Unión Soviética el 23 de octubre de 1942. Su I-153 llevaba una estrella roja en el fuselaje pero no en el timón, y mostraba un camuflaje con las superficies superiores habituales verdes y marrones y con las partes inferiores en azul claro.



2

I-153, Blanco 102, pilotado por el Cte P. I. Biskup, CO del 71.IAP, KBF, Lavansaari, Golfo de Finlandia, agosto de 1942

Los I-153 del 71.IAP estaban equipados con dispositivos bajo las alas para llevar proyectiles RS-82. La FAS probó por vez primera estos proyectiles no guiados en Jalkin-Gol en los cazas I-16 del 22.IAP, antes de ser utilizados por los regimientos de I-153 contra blancos en ataques terrestres durante la Guerra de Invierno de 1939 con Finlandia. En última instancia, el 71.IAP sería distinguido con la denominación de Guardias, convirtiéndose en el 10.Gv.IAP, FAS, KBF el 31 de mayo de 1943.



3

I-153, Blanco 24, pilotado por el Capt K. V. Solovyov del 71.IAP, KBF, Lavansaari, Golfo de Finlandia, agosto de 1942

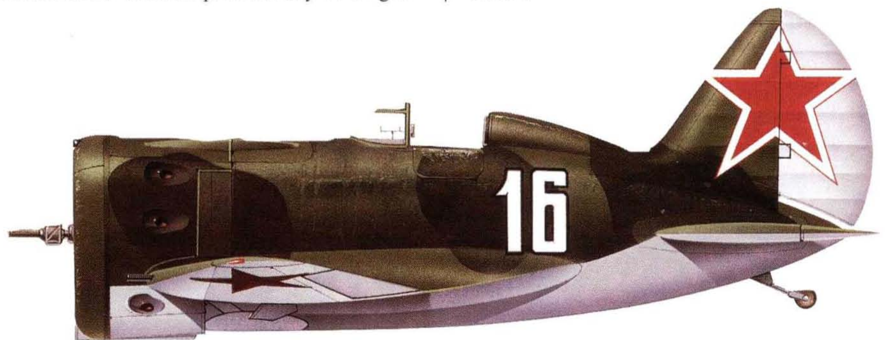
Al igual que el avión del Cte Biskup, el I-153 de Solovyov está equipado con proyectiles RS-82. Porta la estrella roja en los dos lados del fuselaje y el timón, aunque el número *24* aparece situado sólo en el fuselaje. Solovyov consiguió la condición de as al obtener exactamente cinco victorias personales, por las que recibió la Estrella Dorada de HUS el 23 de octubre de 1942. Sin embargo, su esplendor iba a durar muy poco ya que murió en combate sólo 48 horas después del Día de Navidad de 1942.



4

I-16 Tip 18 (mod.), Blanco 11, pilotado por el Capt B. F. Safonov del 72.IAP, FAS, SF, zona de Murmansk, septiembre de 1941

Borís Safonov fue el primer gran as soviético de la GGP y, en el momento de su muerte, el 30 de mayo de 1942, había recibido ya en dos ocasiones el HUS al acumular un total estimado de 25 derribos personales y 14 de grupo. Su I-16 estaba camuflado con las superficies superiores en color verde aceituna oscuro y azul claro en las partes inferiores. La inscripción en el fuselaje dice: "¡Por Stalin!"



5

I-16, Blanco 16, pilotado por el 1er Tte A. G. Lomokin del 21.IAP, KBF, Golfo de Finlandia, 1942

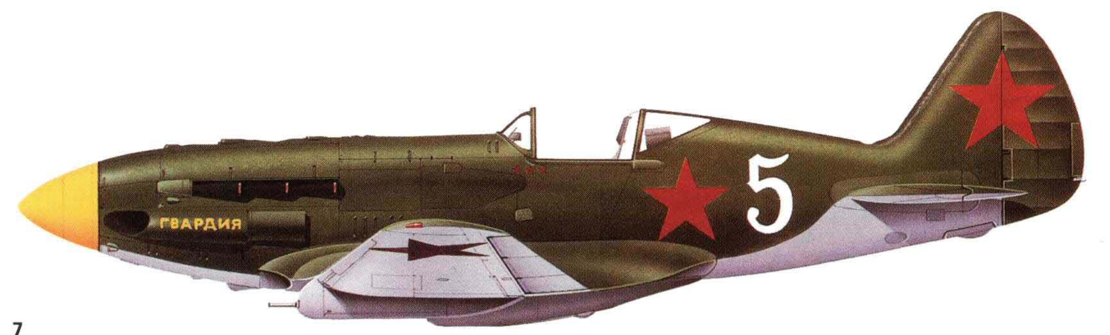
Anatoli Lomokin recibió el HUS el 22 de enero de 1944 y su I-16 fue expuesto en el Museo de la Defensa de Leningrado en 1945. Disfrutó de un gran éxito en la aviación en 1942 mientras voló con la 8.MTAD (División de Aviación de Torpedos y Minas) del 21.IAP; esta unidad estaba fundamentalmente equipada con los bombarderos A-20G Boston, Il-4 y Pe-2. Lomokin permaneció en combate hasta que murió en una acción escoltando a los Pe-2 con su Yak-9 nuevo en febrero de 1944, sólo tres semanas después de haber recibido el HUS el 22 de enero Los distintivos del fuselaje del I-16 de Lomokin fueron pintados en color blanco con un fino borde en negro, mientras que en el timón y en el plano de deriva aparece pintada una estrella de tamaño irregular.



6

I-16, Blanco 28, pilotado por el 1er Tte M. Vasiliev del 4.IAP, FAS, KBF, Frente de Stalingrado, primavera de 1942

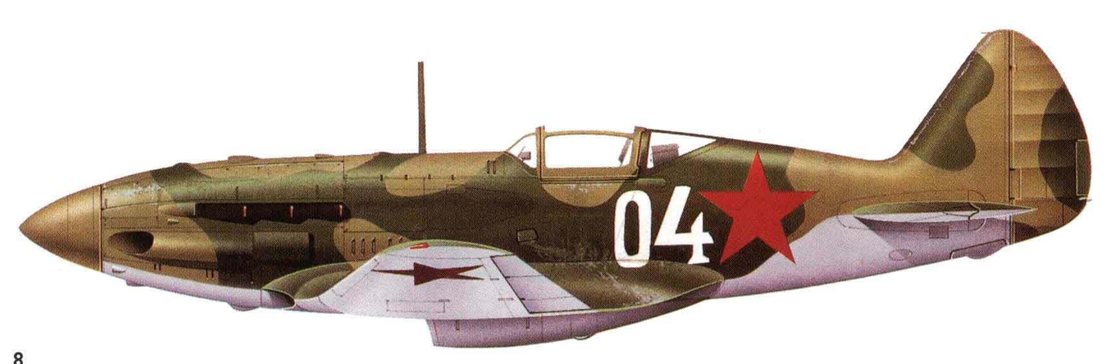
Esta unidad participó en muchas acciones operando sobre la ruta de suministros entre el lago Legoda y el Frente de Stalingrado durante la primavera de 1942. Vasiliev recibió el HUS a título póstumo cinco semanas después de su muerte en combate el 5 de mayo de 1942. Su I-16 estaba camuflado con superficies superiores en color verde oscuro, con manchas verdinegras, y con las partes inferiores en azul claro.



7

MiG-3, Blanco 5, pilotado por A. I. Pokrishkin del 16.Gv.IAP, marzo de 1942

Sin duda el especialista en la táctica de caza de la FAS más influyente de la GGP, Alexandr Pokrishkin pilotó el MiG-3 con buenos resultados durante las primeras fases de la Operación *Barbarroja*. Este avión en concreto fue uno de los primeros modelos de la producción, faltándole la antena y los carenados de los cañones sobre el motor. También se ha retirado la cúpula de la cabina y el camuflaje está compuesto por las superficies superiores en verde oscuro y las inferiores en azul claro. Destaca el conjunto del cañón bajo el ala.



8

MiG-3, Blanco 04, pilotado por el Capt S. Poliakov del 7.IAP, Frente de Stalingrado, verano de 1941

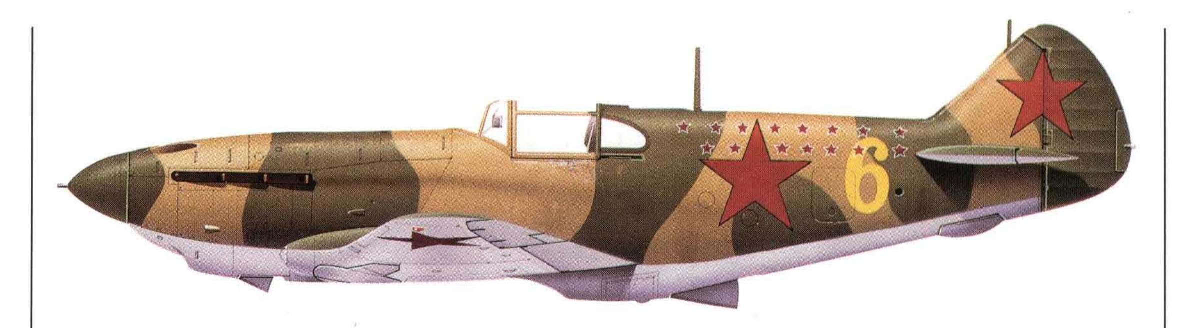
Este MiG-3 parece pertenecer a un modelo de producción de serie media que tiene tanto la estructura inicial de los cañones como la antena. El *O4* de Poliakov sólo presenta estrellas en el fuselaje, además del número de serie en blanco. El camuflaje que se puede ver es verde oscuro, con las superficies superiores más oscuras y las inferiores en azul claro.



9

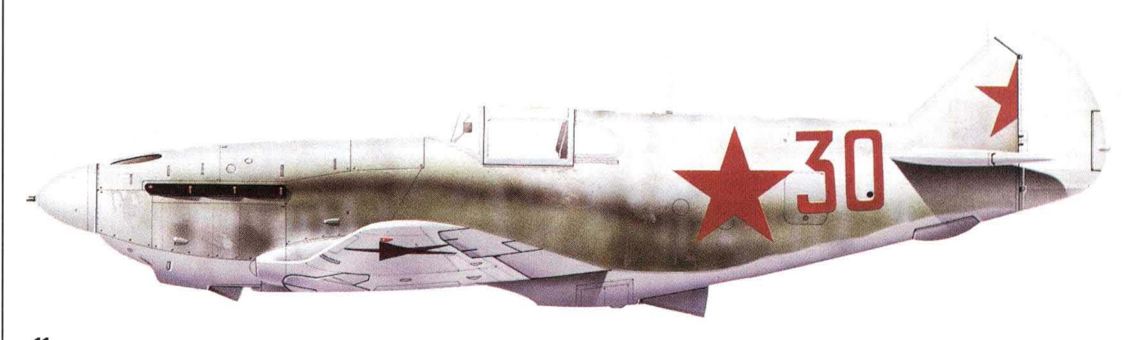
MiG-3, Negro 7, pilotado por A. V. Shlopov, 6.IAP, 6 IAK PVO, Moscú, invierno de 1941-1942

Los distintivos que aparecen en este aparato son una estrella roja en el fuselaje, la ojiva de la hélice roja y el número de serie negro en el plano de deriva, además de una flecha negra a lo largo del fuselaje con la inscripción, *¡Por Stalin!* Las superficies superiores completas en blanco para el invierno se compensaban con las superficies inferiores en azul claro.



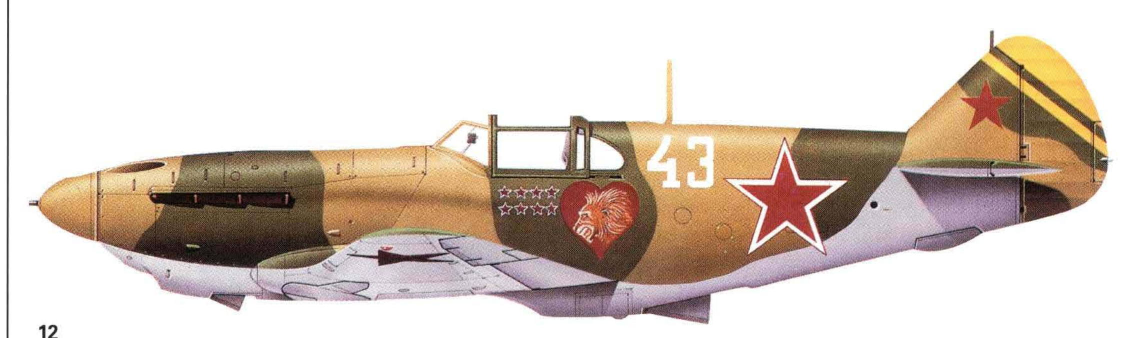
10
LaGG-3, Amarillo 6, pilotado por G. A. Grigor'yev, 178.IAP, 6 IAK PVO, Moscú, noviembre/diciembre de 1941

A Grigor'yev se le han reconocido al menos 11 derribos personales y 2 de grupo, aunque su LaGG-3 muestra 15 estrellas que indican que quizás se le hayan reconocido menos derribos de los que realmente consiguió. El avión de Grigor'yev parece ser un modelo de producción media en el que se pueden ver tres tubos de escape independientes y sin el saliente del carenado por encima del motor, además de un timón rediseñado.



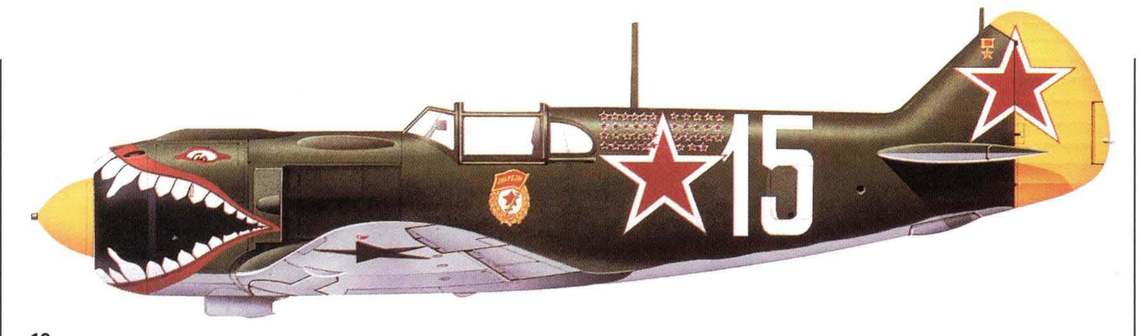
11
LaGG-3, Rojo 30, pilotado por el Capt S. I. Lvov, 3.Gv.IAP, Fuerza Aérea de la Flota del Báltico Estandarte Rojo, invierno de 1943

Lvov es otro de los ases de la FAS del que normalmente no se habla ya que su registro personal fue sólo de seis derribos. Sin embargo, fue claramente un jugador de equipo ya que se le reconocieron otros 22 derribos de grupo, lo cual le sitúa entre los 120 mejores ases de caza de la FAS durante la GGP. El LaGG-3 de Lvov es un modelo de la Serie 35ª de producción media que estaba camuflado con un acabado general blanco sucio y desgastado en las superficies superiores y con azul claro en las inferiores. Los distintivos consisten en el número de serie en rojo en el fuselaje, las estrellas rojas del fuselaje y la del timón; en este último caso, sólo aparece la mitad de la estrella ya que la parte restante ha desaparecido junto con el timón original del caza.



12
LaGG-3, Blanco 43, pilotado por el Tte Y. Shchipov, 9.IAP, Fuerza Aérea de la Flota del Mar Negro, Mar Negro, primavera de 1944

El LaGG-3 de Shchipov fue un modelo de los últimos de la producción, lo cual se nota en el panel adicional para el espejo retrovisor en la estructura de la cúpula. Su aparato tiene una estrella roja con bordes blancos en el fuselaje y un segundo distintivo nacional en el plano de deriva. El distintivo personal de Shchipov estaba compuesto por la cabeza de un león sobre un corazón y sus ocho derribos aparecen debajo de la cabina.



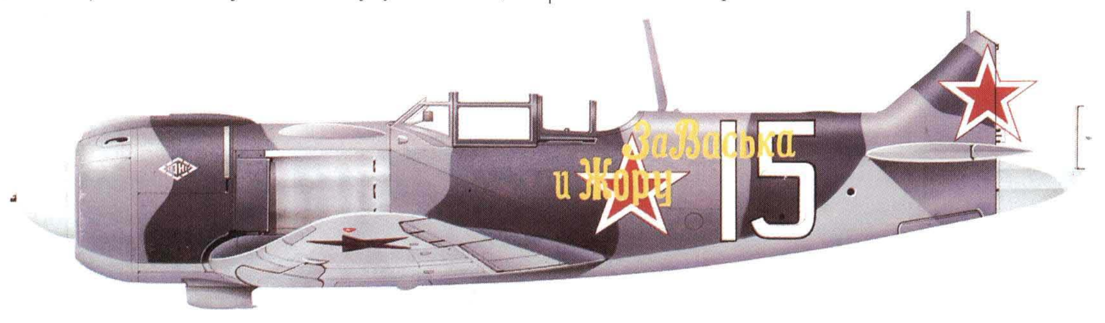
13
La-5, Blanco 15, pilotado por el Capt G. D. Kostilev, 3.Gv.IAP, FAS, KBF, Leningrado, 1945

Con un total de 46 derribos en combate, incluyendo 43 victorias personales, Kostilev se encuentra en la parte superior de cualquier lista de ases de la FAS y, ciertamente, dentro de los 25 mejores. Reclamó sus derribos en 418 salidas, enfrentándose con el enemigo en 118 ocasiones. Kostilev recibió consiguientemente el HUS y, en esta lámina, su La-5 muestra 42 distintivos de derribos, una pequeña Estrella Dorada con cinta en el plano de deriva y el emblema de los Guardias bajo la cabina. El resto de distintivos son unas *fauces de tiburón*, la ojiva de la hélice y el timón en amarillo y las Estrellas Rojas con borde blanco en el fuselaje y el timón.



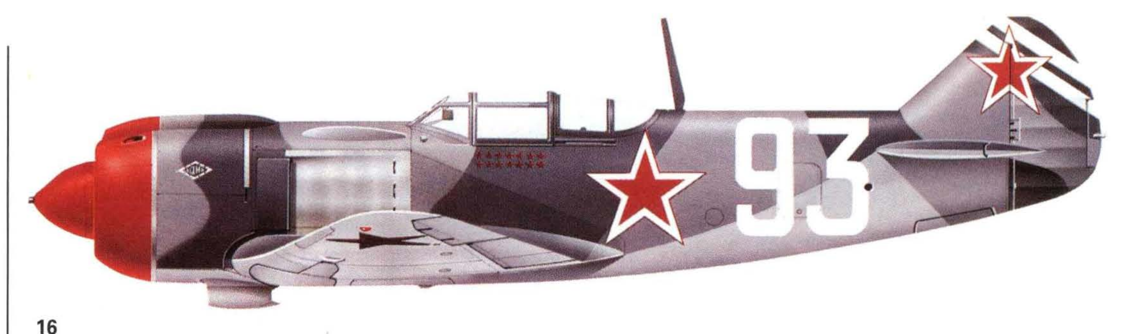
14
La-5, Blanco 75, pilotado por I. N. Kozhedub del 240.IAP, 302 IAD, 5 VA, Frente de Leningrado, comienzos de 1944

El as aliado con mejores resultados de la II Guerra Mundial con 62 derribos personales fue Iván Kozhedub, el cual pilotó un La-5 estándar con el 240.IAP (que no era un regimiento de Guardias) con estrellas rojas en el fuselaje y en el timón, el número blanco 75 y la inscripción *Sqn Valeri Chkalov* en honor al famoso piloto soviético anterior a la guerra. El camuflaje era verde oscuro y negro en las superficies superiores y azul claro en las partes inferiores.



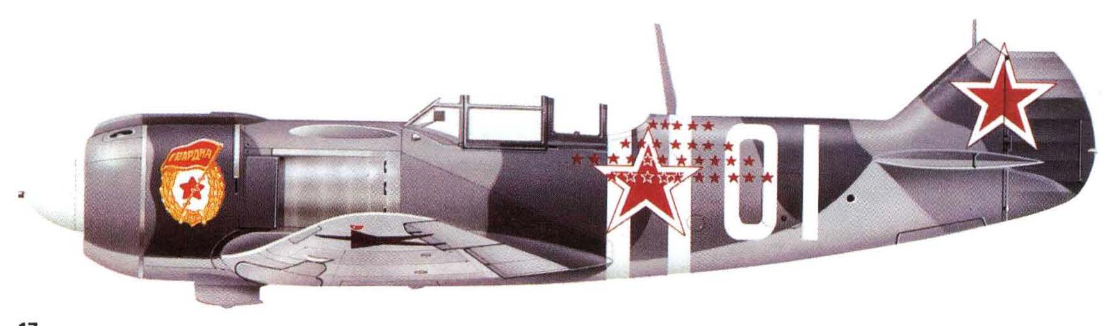
15
La-5FN, Blanco 15, pilotado por el Capt P. Ya Lijoletov, 159.IAP, Leningrado, verano de 1944

Lijoletov obtuvo un total de 30 derribos enemigos, y aunque la mayoría de las listas le reconocen 25 victorias personales y 5 de grupo, una reciente clasificación publicada en Rusia señala que consiguió 30 derribos personales y ninguno de grupo. El La-5FN de Lijoletov era un modelo estándar, con estrellas rojas de borde blanco en el fuselaje y en la cola, un *15* blanco en el fuselaje y el timón y la ojiva de la hélice en blanco. La inscripción *Por Vasek y Zhora* se presentaba en amarillo y el FN está estarcido en el capot. El camuflaje parece ser el gris azulado habitual de dos tonos en la superficie superior con la parte inferior en azul claro.



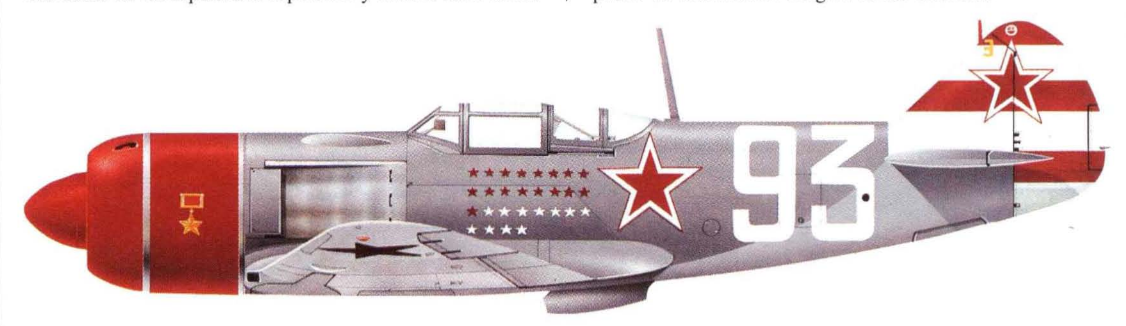
16
La-5FN, Blanco 93, pilotado por el 1er Tte V. Orejov, 32.Gv.IAP, 3 Gv.IAD, 1 Gv.IAK, Kursk, julio de 1943

Vladímir Orejov recibió la Estrella Dorada de Héroe de la Unión Soviética sólo dos semanas antes de la gran Batalla de Kursk, tras haber conseguido 11 derribos, la mayoría de ellos con los Yaks, aunque sus primeras reclamaciones de 1941 fueron logradas con el problemático LaGG-3. En manos de un piloto de combate con experiencia como Orejov, el excelente La-5FN fue una potente plataforma de fuego, y Orejov logró acumular otros 10 derribos hasta el final de la guerra. Su La-5FN tenía estrellas con borde blanco en el fuselaje y en la cola, un *93* blanco en el fuselaje, bandas diagonales blancas a lo largo del plano de deriva y el timón, un anillo rojo en el capot y en la ojiva de la hélice, 14 pequeñas estrellas rojas que indicaban los distintivos de victorias debajo del borde de la cabina y, por último, el FN estarcido en el capot.



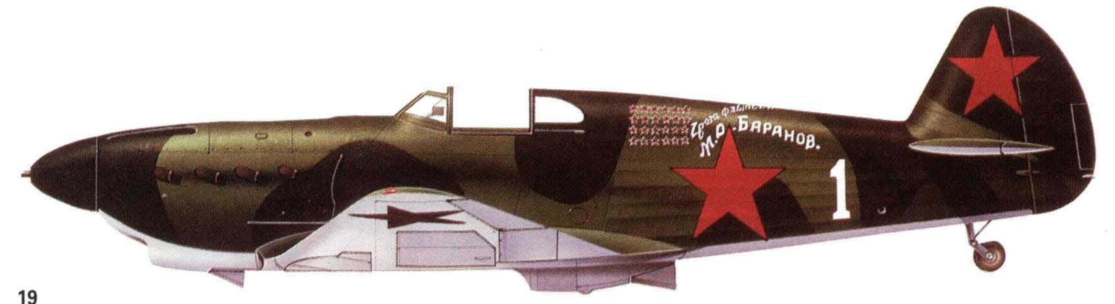
17
La-5FN, Blanco 01, pilotado por el Capt V. I. Popkov del 5.Gv.IAP, 11 Gv.IAD, 2 Gv.Shak, Primer Frente de Ucrania, 1943

Popkov fue uno de los principales ases de la FAS durante la GGP, y sus 41 derribos personales y 1 de grupo, obtenidos en 513 misiones de guerra, le sitúan en el puesto nº 30 en la lista de ases de la Fuerza Aérea Roja. Recibió el HUS en dos ocasiones. Su La-5FN estaba camuflado con el gris habitual de dos tonos en las superficies superiores y el azul claro en las partes inferiores. Resultan interesantes, desde la perspectiva de los distintivos, las dos bandas blancas alrededor del fuselaje inmediatamente detrás de la cabina, además de 33 pequeñas estrellas rojas de reconocimiento de victorias por encima de las bandas y del número del aparato. En el capot del motor se puede ver una enorme insignia de los Guardias.



18
La-7, Blanco 93, pilotado por el TCol S. F. Dolgushin, 156.IAP, 215 IAD, 8 IAK, Alemania, 1945

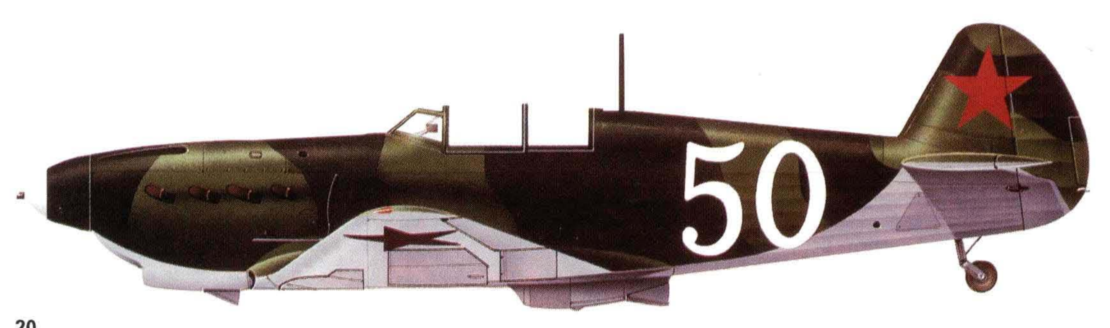
Dolgushin se encuentra justo detrás de los 100 mejores ases de la FAS durante la GGP, y su aparato aparece también, en acción, en la ilustración de portada de este volumen. Al igual que Kozhedub, Dolgushin pilotó un La-7 estándar, camuflado en gris azulado en las superficies superiores y azul claro en las inferiores. Sus 28 derribos de combate están representados en este avión, al igual que la Estrella Dorada de HUS.



19

Yak-1, Blanco 1, pilotado por el 1er Tte M. D. Baranov, 183.IAP, verano de 1942

Mijaíl Baranov saltó a la fama recientemente entre los historiadores rusos porque su registro combinado, personal y de grupo, de 52 (24 personales y 28 de grupo) le situó entre los doce mejores ases de la FAS durante la GGP. Este piloto, anteriormente no tenido en cuenta, fue tanto un prolífico tirador aéreo como un valeroso piloto, como lo demuestra claramente la acción del 6 de agosto de 1942. Volando en apoyo de la defensa del río Don, Baranov mandaba su escuadrilla en el ataque a una fuerza de la Luftwaffe compuesta por cazas y bombarderos de vuelo en picado; durante el subsiguiente combate, derribó dos Bf 109 y un Stuka antes de arrollar a otro caza tras haberse quedado sin munición. Obligado a saltar en paracaídas, Baranov resultó herido y fue posteriormente hospitalizado durante un breve periodo de tiempo; finalmente, murió en enero de 1943 pilotando otro Yak-1. Los elementos más notables del primer Yak de Baranov son la estructura del camuflaje en verde oscuro y negro en las superficies superiores y azul claro en las partes inferiores y la inscripción en blanco por encima de la estrella del fuselaje que dice: *Muerte a los fascistas*.



20

Yak-1, Blanco 50, pilotado por el TCol V. F. Golubov, 18.Gv.IAP, Jationki, primavera de 1943

Golubov, un as con 39 derribos y con la Estrella Dorada de Héroe de la Unión Soviética, hizo decorar su Yak-1 sólo con una estrella roja en la cola y un gran *50* blanco en el fuselaje. Nuevamente, se puede ver en este caza un diseño de camuflaje en verde oscuro y negro en las superficies superiores y azul claro en las partes inferiores. Más o menos en aquel periodo, el *Normandie Groupe* voluntario francés se encontraba agregado al 18.Gv.IAP de Golubov.



21

Yak-1, Amarillo 44, pilotado por Lilia Litviak del 296.IAP, Stalingrado, primavera de 1943

La más famosa de todas las pilotos de caza mujeres, Litviak se encontraba en el 296.IAP cuando éste se convirtió en el 73.Gv.IAP en mayo de 1943. También fue su última unidad operativa, ya que murió en combate mientras volaba con este regimiento de Guardias el 1 de agosto de 1943. Litviak pilotó un Yak-1 estándar (completo con la antena) decorado con estrellas en el fuselaje y en la cola y un *44* más amarillo que blanco sucio. Litviak tenía 22 años cuando murió y había conseguido al menos 11 derribos personales y 3 de grupo antes de su desaparición.



22
Yak-1, Blanco 58, pilotado por el Capt S. D. Luganski, 270.IAP, 203 IAD, 2° Frente de Ucrania, noviembre de 1943

Luganski, uno de los mejores ases, con 37 victorias personales y 6 de grupo, además de dos *tarans*, pilotó un Yak-1 modificado con una cúpula de visión completa y una parte trasera del fuselaje recortada. El camuflaje era el estándar general azul grisáceo en las superficies superiores y azul claro en las partes inferiores. Entre los distintivos de Luganski hay un *32* entre una corona de laureles amarillos que indicaba su registro personal en aquel momento.



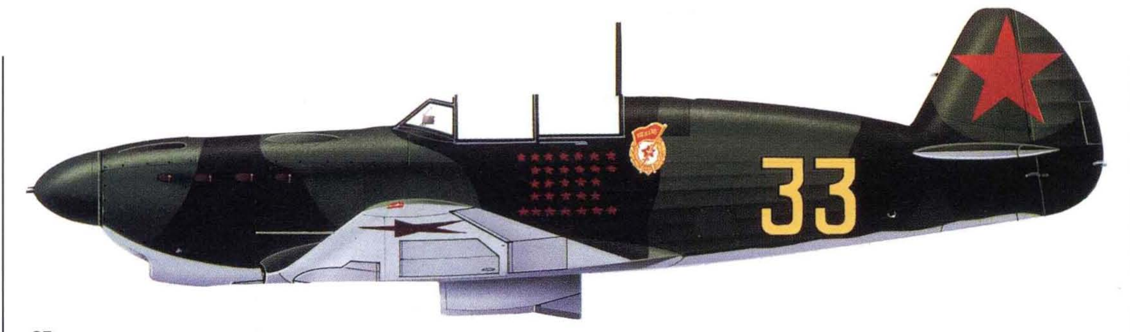
23
Yak-1 (sin número), pilotado por el Cte A. M. Reshetov, 37.Gv.IAP, 6.Gv.IAD, 2° Frente de Ucrania, 1943

Reshetov se encuentra en el puesto nº 45 en la lista de los mejores ases de la FAS durante la GGP al haber conseguido un total de 39 derribos, 35 de los cuales fueron victorias personales. En el momento en el que fue recomendado para el HUS había conseguido 19 derribos, 11 de los cuales eran victorias personales. La recomendación del HUS se firmaba a menudo con bastante antelación con respecto a la concesión de la condecoración y no era extraño que mediara un intervalo de 12 a 18 meses entre las dos iniciativas. En el momento de su recomendación, Reshetov había completado 432 misiones de guerra y se había enfrentado a la aviación de la Luftwaffe 100 veces. Al igual que el Yak-1 de Luganski, Reshetov pilotó un avión modificado (destaca la ausencia de la antena) que estaba camuflado con el diseño de los primeros Yaks en verde oscuro y negro en las superficies superiores y con azul claro en las partes inferiores.



24
Yak-1 (sin número), pilotado por el Cte B. M. Yeremin, 37.Gv.IAP, 6.Gv.IAD, 2° Frente de Ucrania, comienzos de 1943

Yeremin voló en el mismo Regimiento de Guardias que Reshetov y, al igual que él, también fue propuesto para el HUS en 1943. Sin embargo, al contrario que Reshetov, Yeremin no recibió su condecoración hasta el 5 de mayo de 1990, convirtiéndose en uno de los pocos aviadores de la FAS que llegó a ser HUS en los últimos años. La nominación para esta condecoración se basó sobre todo en sus acciones en la región de Taman (cerca del Mar Negro), a comienzos del verano de 1943, cuando su regimiento participó en una serie de intensos combates aéreos contra el JG 52. Yeremin tomó parte en 342 salidas y se enfrentó a los aviones enemigos en 70 ocasiones diferentes. Finalizó la guerra con 23 victorias en su haber, 15 de las cuales fueron derribos personales.



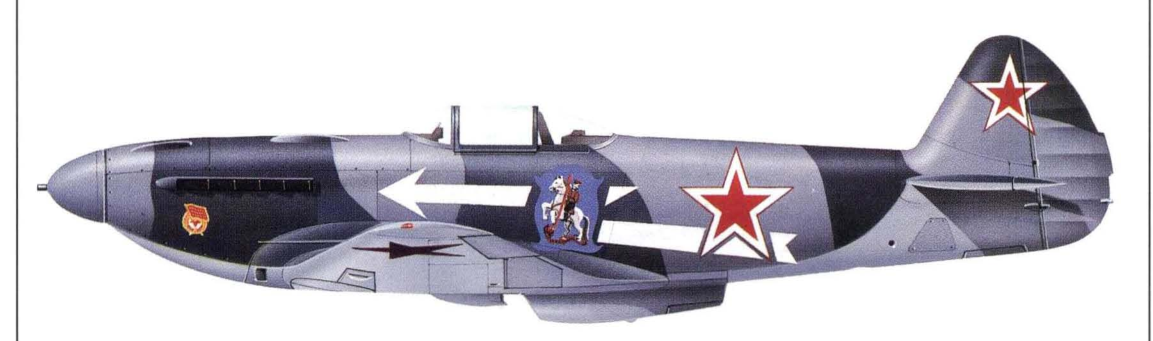
25
Yak-7B, Amarillo 33, pilotado por el Cte P. Pokryshev, 159.IAP, Frente de Leningrado, 1945

Después de haber combatido en la desastrosa Guerra de Invierno en Finlandia en 1939-1940 (donde fue derribado en dos ocasiones), Petr Pokryshev consiguió un total de 46 derribos durante la GGP, 38 de los cuales fueron victorias personales. Recibió la Estrella Dorada de HUS en dos ocasiones, la primera el 10 de febrero de 1943 y la segunda mientras prestaba sus servicios como CO del 159.IAP en el Frente de Leningrado el 24 de agosto de 1944. Al final de la GGP, el avión de Pokrishev fue expuesto en el Salón de la Victoria del Museo de la Defensa de Leningrado.



26
Yak-9T, Blanco 38, pilotado por el 1er Tte A. I. Vybornov del 728.IAP, 256 IAD, sur de Polonia, finales de 1944

Vybornov utilizó este modelo T estándar (en el que destaca que estuviera equipado con un cañón en el morro) con gran efectividad durante la última parte de la guerra, consiguiendo 28 victorias, 19 derribos personales y 9 de grupo. Recibió la Estrella Dorada de HUS en junio de 1945. El avión de Vybornov está decorado con las estrellas de borde blanco del *Kremlin* (con partes en rojo oscuro y en rojo claro) en el fuselaje y en la cola y con el número de serie en blanco en el fuselaje, con 20 estrellas de victorias por encima. En la inscripción se puede leer: *Alumno de Kashir*.



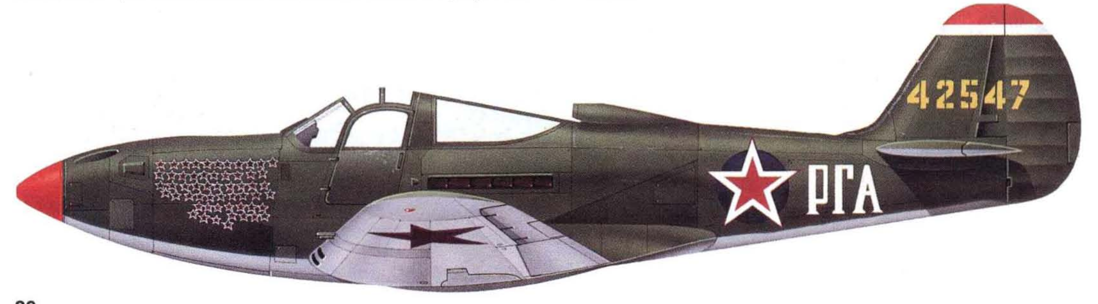
27
Yak-3 (sin número), pilotado por el Gen Div G. Zakharov, 303 IAD, 1 VA, Lituania, 1944

Como CO de la 303 División de Aviación de Caza, el Gen Zakharov pilotó un Yak-3 que mostraba su emblema personal con un caballero montado a caballo matando una serpiente con la cara de Goebbels (un *San Jorge y el Dragón*). Este motivo estaba superpuesto sobre una flecha/rayo blanca a lo largo del fuselaje, mientras que en el morro aparece un Estandarte Rojo. Este Yak-3 estándar fue un avión especialmente popular entre los regimientos de la 303.IAD, que nunca llegó a recibir la condición de Guardias. Zakharov no sólo era un veterano de la Guerra Civil española sino también de los conflictos de Manchuria y Mongolia.



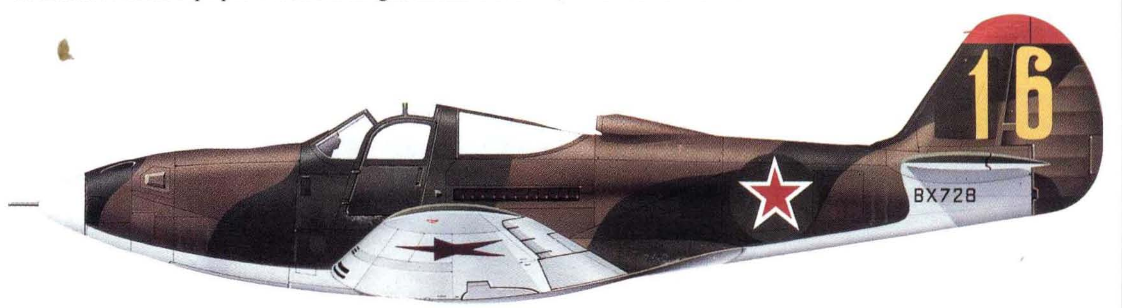
28
Yak-3, Blanco 5, pilotado por R. Sauvage, Normandie-Niemen Groupe, 303 IAD, 1 VA, Costa báltica alemana, marzo de 1945

Roger Sauvage se encuentra entre los cinco mejores ases del regimiento *Normandie-Niemen* con 14 derribos reclamados, aunque al menos otros 8 se han confirmado posteriormente en los años de la postguerra. Destaca especialmente la ojiva de la hélice tricolor (azul, blanco y rojo) y los 14 distintivos de derribos que aparecen detrás de la cabina. Resulta interesante que éstos últimos tomaran la forma de pequeñas cruces alemanas según la costumbre de representar los derribos de las fuerzas aéreas de Occidente; los pilotos soviéticos se negaron a *profanar* sus aviones con las insignias del enemigo, utilizando en su lugar pequeñas estrellas rojas. El camuflaje era de un tono poco frecuente de verde y marrón en las superficies superiores y azul claro en las partes inferiores.



29
P-39Q Airacobra 44-2547, pilotado por el Capt G. A. Rechkalov, 16.Gv.IAP, 9 Gv.IAD, 5 VA, Frente de Ucrania, verano de 1944

El doble HUS Grigori Rechkalov es el segundo as de caza aliado con mejores resultados de la II Guerra Mundial, habiéndosele reconocido 61 derribos (56 de ellos victorias personales). Como prácticamente todos los aviones de fabricación estadounidense, o de otro tipo, en préstamo en la FAS, este caza tiene la estrella soviética superpuesta sobre el antiguo círculo del fuselaje de la Fuerza Aérea del Ejército de EE. UU. El resto de los distintivos de este P-39Q son una *RGA* blanca en la parte trasera del fuselaje, el número de serie de la Fuerza Aérea del Ejército de EE. UU. en la cola en amarillo y la parte superior del timón y del plano de deriva en blanco y rojo, con 56 distintivos de derribos en el morro.



30
P-400 Airacobra BX728, Amarillo 16, pilotado por el Capt I. V. Bochkov, 19.Gv.IAP, Carelia Este, 1942

Bochkov fue uno de los primeros ases de la FAS ya que consiguió rápidamente un registro total de 39 derribos, entre los que había 32 victorias de grupo. Murió en combate el 4 de abril de 1943. El P-400 de Bochkov (con la denominación de Airacobras *restituidos* del pedido original de la RAF) estaba camuflado con el modelo habitual de la RAF en color tierra verde oscuro en las superficies superiores y azul cielo en las partes inferiores.



1
El Capt P. J. Lijoletov, del 159.IAP, aparece en el verano de 1944 con un mono de vuelo de cuero sobre su uniforme de campaña del Ejército Rojo del cual se puede ver la *Gymastorka* (camisa corta). Su cinturón de oficial tiene una hebilla lateral y en la cabeza lleva una gorra *Pilotka*. En la mano, Lijoletov sostiene un gorro de vuelo último modelo y sus gafas correspondientes.

2
El Capt Borís F. Safonov, del 72.IAP de la Fuerza Aérea de la Flota del Norte, aparece vestido con un mono de vuelo largo modelo antiguo en septiembre de 1941, una indumentaria esencial cuando se pilotaba un I-16 con la cabina abierta. Safonov tiene un gorro de vuelo de piel y gafas, además del cinturón de oficial completo con la funda para su pistola Tokarev 7,62 *T.T.*

3
El Capt A. V. Alelyujin, del 9.Gv.IAP, en septiembre de 1943. Lleva un mono de vuelo de cuero de dos piezas, un gorro modelo antiguo y botas de oficial, todo ello sobre su uniforme de campaña, junto con unos robustos guantes y un paracaídas tipo *asiento*.



4
El Capt N. A. Zelenov, de la *Aviatsiya Voenno-morskogo flota* (FAS, FAM, Fuerza Aérea Naval), aparece con mono negro de una pieza, único de los pilotos navales de aquel periodo. Su gorro es del tipo de la FAS de estilo antiguo, mientras que sus botas, sus guantes y su cinturón son también los habituales de la época en la fuerza aérea. Zelenov se convirtió en as pilotando los P-40K en la defensa de los puertos soviéticos del norte en 1942-1943.

5
El Capt P. I. Chepinoga, del 508.IAP, en noviembre de 1944. Lleva puesta una gorra de plato con bandas y cintas en el color oficial de la FAS y adornada también con las insignias habituales de la gorra de oficial del Ejército Rojo. El uniforme de diario de Chepinoga incluye una camisa *Gymnastorka* y pantalones con las botas de oficial; sostiene su gorro de vuelo de piel.

6
El Capt I. N. Kozhedub, del 176.Gv.IAP, aparece en agosto de 1944. Los detalles de su uniforme son básicamente los mismos que los de Chepinoga, con la excepción de que los distintivos de hombrera son más del tipo de *campaña* en lugar de la variante más formal de *desfile*. Kozhedub lleva puesto un gorro de vuelo de última generación y sujeta los guantes; su cinturón también muestra una pistola Tokarev 7,62 mm. *T.T.* ajustada a él. Entre sus condecoraciones se encuentran una única Estrella Dorada de HUS (recibió la segunda posteriormente aquel mismo año) y la Orden de Lenin.

Sin embargo, la disponibilidad de los Yak-3 había resultado gravemente afectada por los continuos e intensos combates, limitando la capacidad del *Groupe* para desarrollar todo su potencial.

En el periodo en el que se detuvo la ofensiva terrestre, el 28 de octubre, sólo un puñado de Yak-3 servían todavía para volar. Al mes siguiente, el Tte Roland de la Poype se convirtió en el primero de los cuatro pilotos de caza franceses que recibieron la más alta condecoración soviética, la Estrella Dorada de Héroe de la Unión Soviética.

El Gen De Gaulle realizó una visita de estado a Stalin en Moscú en aquel periodo, coincidiendo con el traslado del *Normandie-Niemen Groupe* por parte de la FAS al único campo de aterrizaje avanzado capturado por las fuerzas soviéticas en suelo alemán, Gross-Kalweitschen. Cubierto de espesa nieve, este campo de aviación se cerró a todo el tráfico aéreo poco después de que llegara la unidad, lo que supuso que De Gaulle no podía realizar la muy anunciada visita a Gross-Kalweitschen. Si el General no podía visitar a sus hombres, entonces sus hombres tendrían que visitar al General, por lo que el *Groupe* fue trasladado a Moscú para un periodo de instrucción especial en un viaje que duró dos días.

A su llegada el 9 de diciembre, desfilaron por delante de la embajada de Francia antes de que, en primer lugar, De Gaulle condecorara a los aviadores soviéticos con las medallas de servicios distinguidos de la Francia Libre, para luego añadir la Cruz de Lorraine al estandarte del *Groupe*. Después de disfrutar de tres días de permiso tras la ceremonia, los pilotos del *Normandie-Niemen Groupe* realizaron un largo viaje hacia el Oeste, de vuelta al frente, para comenzar el avance final hacia Alemania; el Cte Pouyade fue sustituido por el Cte Delfino como CO del *Groupe* en esta coyuntura.

La tercera campaña en la que participó la unidad francesa duró desde enero hasta mayo de 1945 y, durante casi todo ese tiempo, realizaron salidas sobre Prusia Oriental y a lo largo de la costa báltica alemana. A finales de abril, el *Normandie-Niemen Groupe* recibió 13 nuevos pilotos en su base de Deutsch-Eylau, aunque pronto se concibieron planes para utilizar a estos hombres como la base para un segundo *Groupe* francés (creando de esta forma la División Aérea *Francia*). Cuando finalmente concluyó la guerra después de la llegada de nuevo personal, se ordenó a la unidad que volviera a Moscú.

Una vez de vuelta en la capital soviética, se informó al *Groupe* que se le permitiría mantener sus Yak-3 como reconocimiento a su contribución a la victoria en la GGP.

Estos veteranos de combate volaron posteriormente de vuelta a Francia, vía Posen, Praga, Stuttgart y St. Dizier a mediados de junio, entrando finalmente en el espacio aéreo de Francia el día 21 de aquel mes; a las 18:16 horas de aquel día volaron a baja altura por los Campos Elíseos. Sólo 24 minutos después el *Groupe* aterrizó en Le Bourget, siendo recibido por el *Ministre de l'Air* francés y el Embajador soviético en Francia. ¡Habían llegado a casa!

Un total de 95 pilotos volaron con el regimiento *Normandie-Niemen* durante la II Guerra Mundial, 42 de los cuales perdieron su vida en combate o fueron declarados desaparecidos. En total, los pilotos de la unidad realizaron 5.240 salidas operativas individuales, durante las cuales combatieron con aviones enemigos en 869 ocasiones, con un resultado de 273 victorias aéreas reclamadas.

El Personal de Otros Países

A pesar del muy provisional apoyo del Ala 151 de la RAF en el otoño de 1941 y de la mayor relevancia del *Normandie-Niemen Groupe* francés entre 1943 y 1945, la Unión Soviética percibió la necesidad política de reclutar personal extranjero, creando fuerzas aéreas nacionales que permanecerían bajo control de la FAS a lo largo de toda la GGP. Con una visión política proyectada sobre el futuro mapa de Europa tras la derrota de Alemania, el reclutamiento por parte de la Unión Soviética de jóvenes pilotos, fervientes y patrióticos, para las invasiones finales de Polonia, Checoslovaquia, Rumanía, Hungría y Bulgaria tuvo una gran importancia tanto a corto como, posiblemente, a largo plazo.

En julio de 1944, cuando el Ejército Rojo comenzaba su inexorable avance hacia Polonia, las tripulaciones aéreas de los bombarderos y cazas de este país fueron bien recibidas en las unidades soviéticas de la FAS para volar en combate junto con sus camaradas soviéticos.

Inmediatamente, la FAS formó nuevas unidades exclusivamente polacas, siendo el 1 Regimiento Aéreo de Caza de Varsovia, equipado con el Yak-1, la primera de las Divisiones de Caza polacas que entró en acción. En diciembre de 1944, se formó la 4ª División Aérea Combinada polaca, dentro de cuya composición se encontraba el 1 Regimiento de Caza polaco. Un segundo cuerpo aéreo combinado polaco (el 1º), que incluía divisiones de bombarderos, ataque terrestre y caza, se creó rápidamente, quedando bajo el mando del Gen F. A. Agal'stov. Al final de la guerra, los escuadrones polacos habían realizado 5.000 salidas contra el territorio ocupado alemán.

Los pilotos checoslovacos también comenzaron a volar con los escuadrones de la FAS a comienzos de 1944, antes de reunirse dentro de un regimiento aéreo de caza checo en julio del mismo año. Éste se amplió posteriormente a la 1ª División Aérea Combinada checa que se lanzó al frente en su propio país.

De igual forma, los soviéticos también formaron con los pilotos rumanos una División Aérea tras la recién establecida alianza de Rumanía con la Unión Soviética en 1944 después del aniquilado pacto germano-rumano. El 1 Cuerpo Aéreo rumano fue agregado al Segundo Frente de Ucrania para apoyar el avance soviético sobre la capital rumana de Bucarest y hacia Transilvania.

En Yugoslavia, los partisanos del Gen Tito fueron apoyados mediante el establecimiento de una unidad especial de la FAS en la que se encontraba la 236 División Aérea de Caza junto con la 10ª División Aérea de Guardias de ataque terrestre. Antes del comienzo del avance final para liberar los Balcanes de la ocupación alemana, se formó el 1 Regimiento Aéreo con personal yugoslavo. En septiembre de 1944 también se reclutó a un grupo importante de pilotos de caza búlgaros para combatir con el 17º Ejército Aéreo, proporcionando apoyo a la invasión del Bulgaria del Tercer Frente de Ucrania.



Se puede ver aquí a un Yak-3 del 1 Regimiento Aéreo de Caza, con personal yugoslavo, rodando sobre el suelo nevado en el Distrito de Svene, en enero de 1945. Al igual que otros regimientos *extranjeros* de la FAS que estaban compuestos por polacos, checos, rumanos o búlgaros, esta unidad se mantuvo estrictamente bajo el control de oficiales superiores soviéticos.

LA AVIACIÓN DE CAZA Y SUS ASES

Como ya se ha señalado anteriormente en este volumen, la FAS fue lenta en la adaptación a las exigencias de la guerra aérea durante la II Guerra Mundial. La herencia conjunta de una desfasada estrategia de caza, de medios de instrucción tácticamente inferiores para los pilotos, de una aviación anticuada y de las purgas de Stalin, que habían acabado con la vida de muchos y muy buenos jefes veteranos de la fuerza aérea así como de diseñadores, situaron a la Unión Soviética en una desventaja enorme en primer lugar contra la numéricamente inferior fuerza de caza de Finlandia y, posteriormente, durante los primeros meses de la GGP. El camino hacia el éxito fue tortuoso, diseñado por los políticos del Kremlin que estaban prácticamente ciegos ante las exigencias del moderno combate aéreo táctico.

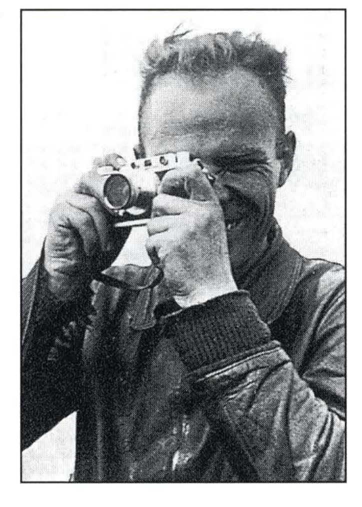
La decisión del Comité de la Defensa del Estado de trasladar todas las industrias de guerra más allá de los Urales (fuera del alcance de los bombarderos alemanes) poco después del comienzo de la Operación *Barbarroja* iba a ser la salvación de la cercada FAS. Esta masiva empresa afectó a 10.000 trabajadores, que no sólo fueron reubicados sino que también se vieron forzados a soportar considerables dificultades en sus esfuerzos por establecer las nuevas instalaciones de fabricación en un tiempo récord. En 1942 estas fábricas comenzaron a producir masivamente los nuevos modelos de cazas, incluyendo el Yak-1 y el LaGG-3, en lugar del MiG-3, que no había demostrado ser muy eficaz a baja altura.

Tanto los dirigentes políticos como los jefes militares aprendieron rápidamente las duras lecciones de 1941/1942 e, inmediatamente, utilizaron a sus mejores diseñadores para fabricar algunos de los mejores cazas con motor de émbolo de su generación. Durante los últimos años de la guerra, aviones como el La-7 y el Yak-9 demostraron la efectividad del diseño de cazas soviético y, en las manos de los diestros veteranos de combate, estos aviones demostraron ser adversarios mortales para los Bf 109 y los Fw 190 de la Luftwaffe.

Dos de los mejores ases anteriores a la GGP, S. I. Gritsevets (izquierda) y G. P. Kravchenko, posan juntos para una serie de fotografías de propaganda tomadas durante el conflicto de Jalkin-Gol en 1939. Ambos pilotos consiguieron ser HUS en dos ocasiones; Kravchenko muestra aquí orgullosamente la Orden del Estandarte Rojo (su segunda medalla por la izquierda) y la Orden de Lenin (extremo izquierdo) en su guerrera.



—Los Cazas Biplanos—



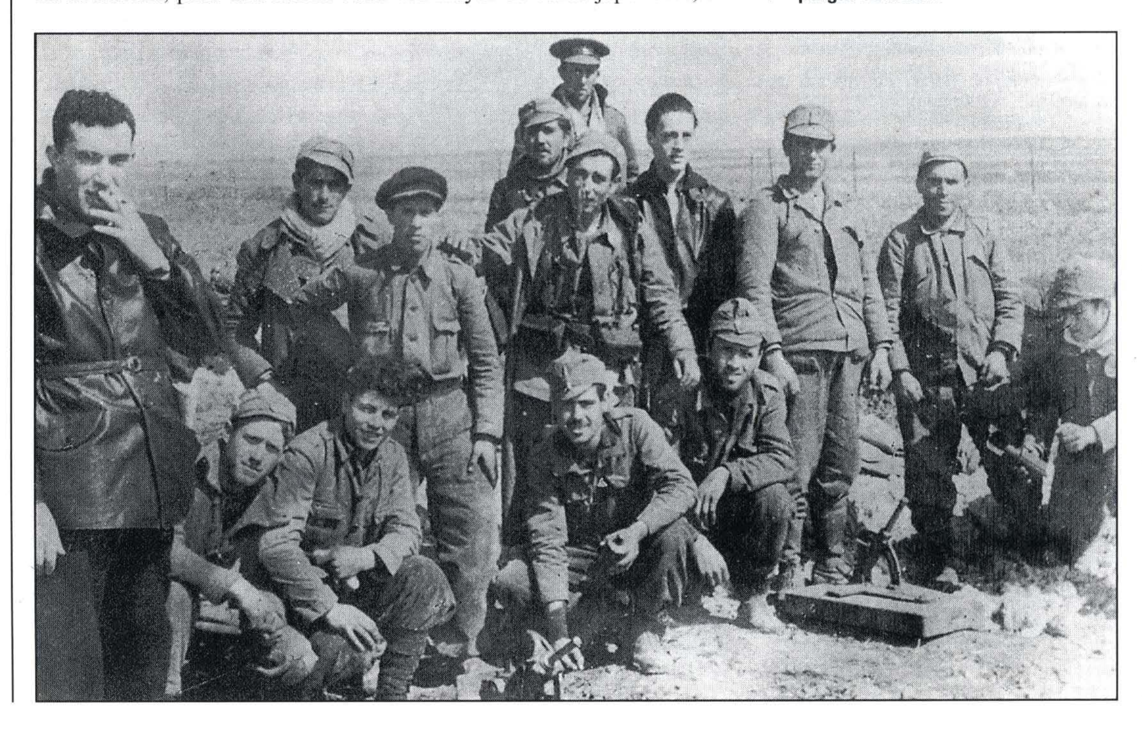
S. I. Gritsevets es sorprendido haciendo una foto mientras estaba en Mongolia. Lleva puesta una desgastada chaqueta de cuero no muy diferente en estilo a la estadounidense A-2, tan famosa en la II Guerra Mundial. El registro combinado de Gritsevets en España y en Jalkin-Gol totalizó 42 derribos individuales y de grupo.

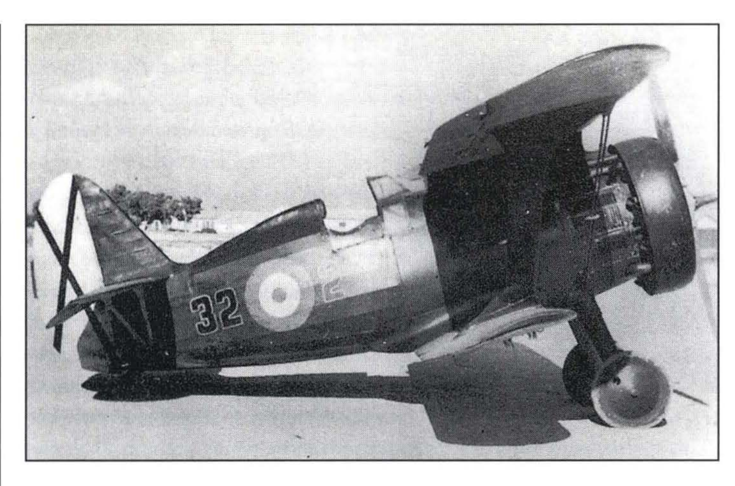
Como núcleo central de la aviación de caza soviética de la década de 1930 y los dos primeros años de la década de 1940 se encontraba la gran flota de ágiles, manejables pero cada vez más superados cazas biplanos I-15 e I-15bis (I-152), diseñados por el legendario Nikolái N. Polikarpov. El último caza biplano de esta oficina de diseño fue el I-153 de Alexéi Ya Shcherbakov, que modernizó la estructura del I-15 básico mediante la utilización de una mejor aerodinámica; las alas superiores del caza con forma de *gaviota* y el tren de aterrizaje retráctil eran sus principales diferencias. Las primeras unidades del I-153 entraron en servicio a comienzos de la primavera de 1939.

Cuatro años antes, los soviéticos habían conseguido una primera innovación importante al enviar al frente al primer caza monoplaza y monoplano. El avión en cuestión era el enorme Polikarpov I-16, que rápidamente participó en sus primeras acciones durante los combates tanto en España como en Mongolia. Durante este último conflicto en particular, una considerable fuerza de I-16 participó en importantes combates aéreos (llegando a sumar hasta 150 aparatos) contra los cazas de la Marina y del Ejército japoneses, ya que ambos bandos intentaban asegurar el control del cielo sobre la zona en disputa de Jalkin-Gol.

Inicialmente, las unidades de caza de la FAS RKKA tuvieron una buena actuación, pero una fuerza cada vez mayor de cazas japoneses, uti-

Unos cuantos de los 141 pilotos soviéticos y de los 2.000 hombres de personal de tierra destinados en España en 1939 posan para la cámara poco después de su llegada. El jefe del contingente aéreo fue Yákov Smushkevich, que se ganó y mantuvo una reputación en la Guerra Civil. El 28 de mayo de 1939, Smushkevich mandó un grupo de endurecidos veteranos de guerra españoles a Jalkin-Gol y, en septiembre, expulsó con éxito a los japoneses de la zona. Stalin creyó que Smushkevich era el jefe ideal para la FAS durante la así llamada Guerra de Invierno (la invasión de Finlandia), que comenzó el 30 de noviembre de 1939. Sin embargo, su fuerza sufrió bajas desastrosas y, en abril de 1940, Smushkevich fue sustituido y posteriormente ejecutado el 28 de octubre de 1941; otra víctima de las insaciables purgas de Stalin.





Este antiguo I-15 republicano *Chato* (*morro aplastado*) sobrevivió a la Guerra Civil para operar con la recién creada Fuerza Aérea Española, que lo asignó al Regimiento de Caza 32 de San Javier.

lizando mejores sistemas tácticos, hizo que desaparecieran rápidamente los primeros éxitos iniciales. En particular, los pilotos comunistas temían enormemente al Ki-27, y comenzaron a cuestionarse la capacidad del caza Polikarpov para enfrentarse a los aparatos japoneses. Cuando era manejado por pilotos experimentados y con destreza, el I-16 podía igualarse a cualquier caza que se encontrara en Mongolia en un combate aéreo decisivo pero perdía en términos de velocidad absoluta y potencia de fuegos frente al *Nate* y al *Claude*, lo que le hacía cada vez más vulnerable a los ataques.

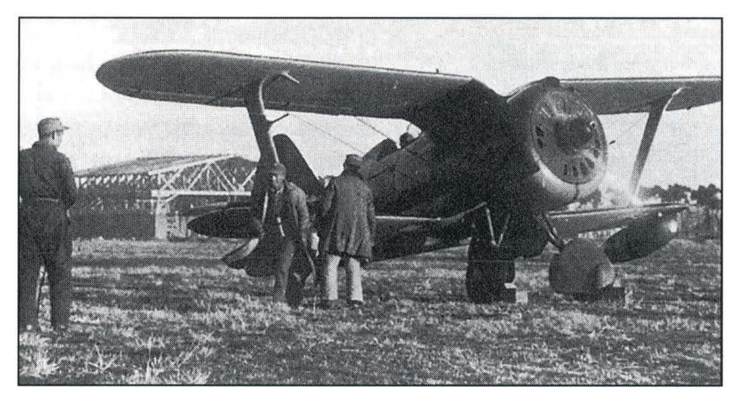
De España se extrajeron las mismas conclusiones aunque, al menos al principio, el I-15 republicano *Chaika* tuvo un buen funcionamiento frente a los biplanos nacionales Heinkel He 51 y el Fiat CR.32/.42. Sin embargo, la introducción de los Bf 109D pilotados por la Luftwaffe como parte de la *Legión Cóndor* provocó un rápido replanteamiento del diseño del caza soviético. El resultado más inmediato de esto fue el reequipamiento de 40 I-15 en 1938 con un armamento mejorado, consistente en dos ametralladoras BS de 12,7 mm en lugar del casi inútil cuarteto de ametralladoras de 7,62 mm que llevaba instalado anteriormente.

Sin embargo, no sólo eran los obsoletos aviones los que limitaban a los pilotos soviéticos sino que, al comienzo de la Operación *Barbarroja*, su estrategia de combate también se encontraba desfasada. El alto mando de las fuerzas aéreas formuló, en primera instancia, los sistemas tácticos de caza empleados por la FAS en los primeros meses de la GGP, allá por 1932, y se siguieron de forma fanática hasta bien entrado el año 1942. Esta doctrina establecía básicamente la necesidad de una fuerza de caza doble compuesta tanto por monoplanos (I-16) como por biplanos (I-15, I-152 e I-153) que se enfrentarían juntos a las formaciones del enemigo. Los monoplanos, concebidos como atacantes de alta velocidad, lucharían contra los aviones enemigos bien de frente o persiguiéndolos cuando intentaran escapar. Por el contrario, los cazas biplanos, más lentos pero más manejables (también tenían un nivel de ascensión superior a los monoplanos) se enfrentarían al enemigo en el combate próximo, esencialmente en el estilo de combate aéreo tradicional de la I Guerra Mundial.

Mostrando un poco habitual acabado en plata, este I-15 estaba adornado con una bandera roja patriótica en el lado izquierdo de su fuselaje, sobre la cual se pintó el lema *Por el Partido Comunista*. Este caza aparece aquí con su piloto habitual, V. Pavlov.



Toda la instrucción táctica para la caza se centraba en la acción coordinada de los dos modelos de cazas. Los ejercicios de instrucción, cuidadosamente planeados y coordinados, incluían a cientos de aviones hasta llegar



a ajustar minuciosamente la coordinación táctica dentro de las unidades de la FAS. Sin embargo, lo impredecible de la guerra tanto en España como en China demostró que esta estrategia tenía graves fallos, y los ecos de estas deficiencias se sintieron en lugares tan lejanos como Moscú.

El efecto inmediato de estos reveses en combate fue la convocatoria de una reunión en el Kremlin en el otoño de 1937 para evaluar las dolorosas experiencias de España; se convocó en la capital tanto a los principales diseñadores de cazas como a los jefes de la fuerza aérea. El propio Iósif Stalin, un dirigente político que también tenía un notable interés en las posibilidades de la fuerza aérea, presidió la reunión. El resultado final de la conferencia fue que se ordenaba a N. N. Polikarpov que fabricara una versión actualizada del I-15 después de que tanto él como su jefe de desarrollo de proyectos, Alexéi Ya Shcherbakov, hubieran planteado que los biplanos todavía podían desarrollar un papel importante en la estrategia de caza contemporánea. De esta forma, se desarrolló la tercera variante del *Chaika,* siendo posteriormente denominado I-153; en ocasiones, se hace referencia a él como el I-15ter. Es necesario un análisis más detenido del I-153:

El I-153 con alas en forma de gaviota disfrutó de un cierto éxito contra los japoneses en China y en Jalkin-Gol, aunque la llegada de cazas monoplanos como el Ki-27, el A5M y el A6M2 eliminó inmediatamente cualquier ventaja de la que hubieran disfrutado los pilotos soviéticos anteriormente en el frente. Esta poco habitual fotografía fue tomada en China en 1939.

Esta fotografía muestra un I-153 como *botín de guerra* en exposición pública en Kaiserlauten, Alemania, a finales de 1941. Algunos de los aviones soviéticos capturados se enviaban desde el frente para su evaluación por parte del *Deutsche Versuchsanstalt für Lufthahrt* (Centro de Investigación de la Aviación) en Berlín-Aldershof.

I-153

Al igual que el original I-15 (pero al contrario que el I-15bis/I-152), el I-153 tenía la estructura de las alas superiores en forma de *gaviota,* tan odiada por los pilotos en el biplano original de Polikarpov debido a la escasa



visibilidad que ofrecía durante el despegue y el aterrizaje. Sin embargo, el equipo de diseño fue muy detallista para mejorar la visibilidad global de los pilotos en este aparato revisado y, posteriormente, se recibieron pocas quejas desde el frente sobre este punto. Como se ha mencionado anteriormente, el *nuevo* caza también disponía de un tren de aterrizaje retráctil y se llegó a documentar que los pilotos utilizaron este elemento a su favor frente a sus adversarios japoneses en 1939 de una forma poco habitual.

Los pilotos de la FAS pilotaban intencionadamente sus nuevos I-153 con el tren de aterrizaje bajado para engañar a los pilotos de los Ki-27 en el ataque, haciéndoles creer que eran cazas I-15, vulnerables y considerablemente más lentos. Una vez que los pilotos japoneses habían caído en la trampa, los comunistas subían rápidamente el tren de aterrizaje, abrían por completo el mando de gases y se lanzaban para enfrentarse a sus enemigos. La FAS proclamó que esta táctica se había utilizado con mucho éxito durante el primer conflicto en el que participó el I-153, en el que nueve de estos aparatos derribaron a cuatro Ki-27 sin bajas; los pilotos soviéticos que participaron en esta acción debían de haber desarrollado unos buenos bíceps, ya que el tren de aterrizaje del I-153 se subía por medio de una manivela manual.

A pesar de este éxito, un tanto dudoso, todavía había que aprovechar aún más el I-153 para enfrentarse de forma eficaz a la amenaza que suponían el Ki-27 y el A5M y, con la introducción limitada de Zeros A6M2 de la primera fase de fabricación en el teatro de operaciones chino en 1939, tanto los modelos monoplanos como los biplanos de Polikarpov fueron diezmados en combate por el caza naval de Mitsubishi, que era muy manejable, tenía un amplio radio de acción y alcanzaba los 534 km/h.

Aunque el I-153 fue el único caza biplano de aquella época que no entró en combate en España, se usó enormemente durante la corta Guerra de Invierno con Finlandia y durante las fases iniciales de la invasión alemana (a pesar de que la fabricación se detuvo a finales de 1940 después de haber entregado 3.437 unidades). Aunque se derribaron muchos de estos aparatos durante los ataques iniciales de la *Blitzkrieg* de la Luftwaffe, muchos sobrevivieron a los primeros ataques y plantaron cara a la Luftwaffe, aunque una vez en el aire fueron rápidamente derribados por los Bf 109 a los que se enfrentaban.

Sin embargo, algunos pilotos consiguieron la condición de ases con el I-153, incluyendo a dos resueltos pilotos del 71.IAP, el Capt A. G. Baturin (que fue condecorado con la Estrella Dorada, en octubre de 1942, después de haber conseguido nueve derribos) y el Capt K. V. Soloviov (que llegó a ser HUS en agosto de 1942, con cinco victorias aéreas). Su unidad actuó en el Golfo de Finlandia durante aquel periodo.

I-16

Este revolucionario modelo monoplano de Polikarpov voló por vez primera en manos de Valeri Chkalov el 30 de diciembre de 1933 y, durante los ocho años siguientes, demostró ser un caza ágil y duro. A pesar de estas características, el I-16 era un avión difícil de dominar para los novatos y muchos pilotos jóvenes soviéticos perdieron la vida en los primeros intentos de pilotarlo. En los combates de España y China, el I-16 funcionó inicialmente con gran éxito frente a los biplanos a los que se enfrentó, pero con la llegada del Bf 109, el Ki-27 y, finalmente, el Zero, sus pilotos pasaron rápidamente de vencedores a vencidos.



Se pueden ver los I-16 del 4.Gv.IAP, FAS, KBF (Flota del Báltico Estandarte Rojo) en 1942 con sus motores cubiertos entre salida y salida, en un intento de repeler el frío. Este regimiento proporcionó la cobertura aérea del vital lago de Ladota en la ruta de abastecimiento de Stalingrado.

Con todo, durante los primeros días de la GGP, el I-16 sirvió bien a los pilotos experimentados cuando se oponían a la potencia de la Luftwaffe. Por ejemplo, los informes del 131.IAP proporcionan una ilustración gráfica del empleo con éxito del I-16 en los seis meses siguientes al comienzo de la Operación *Barbarroja*. Durante aquel periodo, este caza se utilizó de día para enfrentarse a las fuerzas de caza de la *Jagdwaffe* que se aproximaban, de noche para oponerse a las incursiones de bombardeo nocturno y también como avión de ataque terrestre para apoyar a las cercadas tropas del Ejército Rojo.

Los pilotos del I-16 del 131.IAP realizaron 6.016 salidas, reclamando 68 aviones enemigos derribados en combates aéreos y otros 30 durante las operaciones de ataque terrestre; en contrapartida, esta unidad perdió a 27 pilotos y 43 aparatos. El 2º Tte D. I. Sigov, un veterano del conflicto de Jalkin-Gol, realizó la primera reclamación de derribo de un avión enemigo 12 días después de la invasión alemana cuando despegó en una alarma apresuradamente desde su base, atacando un par de Ju 88 que se aproximaban para bombardear Tiraspol. Ganó altura y se colocó detrás de uno de los bombarderos, abriendo fuego a corta distancia y provocando una llamarada que, en última instancia, determinaría su derribo. Sigov se convirtió posteriormente en HUS, al igual que el Cte I. V. Davidkov, que asumió el mando de este regimiento el 31 de octubre de 1941 y que permaneció en este puesto después de la concesión al 131.IAP de la condición de Guardias de la FAS, el 8 de febrero de 1943.

Otros pilotos que consiguieron resultados notables con el I-16 fueron Borís Safonov, del 72.IAP de la Flota del Norte, que posteriormente llegaría a ser el segundo piloto ruso en actualizarse con el Hurricane, y el 1er Tte Mijaíl J. Vasiliev, del 4 Gv.IAP, KBF. Otro piloto de esta unidad que también consiguió muchas victorias con el I-16 fue el 1er Tte Gennadi D. Tsokolayev, que recibió el HUS el 14 de junio de 1942. El 1er Tte Anatoli G.

Lomakin, del 21.IAP, KBF, también recibió este honor sobre todo como resultado de sus hazañas con su I-16 personal, codificado como *blanco 16*, que posteriormente se exhibiría en el Museo de la Defensa de Leningrado.

Polikarpov fabricó unos 13.500 I-16, convirtiéndolo en el diseño de más éxito de la compañía con una diferencia considerable. Que todavía se trataba del caza más importante de la FAS en 1941 se puede deducir del hecho de que, en la víspera de la Operación *Barbarroja*, el I-16 constituía más del 65 % del inventario general soviético de cazas.

La Nueva Generación de Cazas

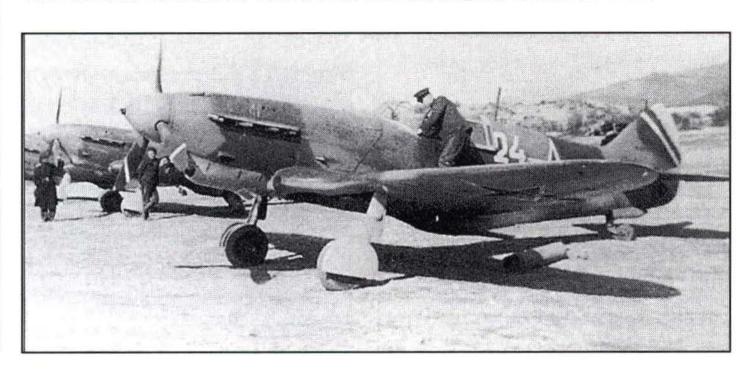
En junio de 1941, alrededor de un 10 % de todos los cazas soviéticos eran aparatos de *nueva generación* (es decir, LaGG-3, Yak-1 y MiG-3) que llevaban fabricándose entre seis y siete meses. Estos nuevos modelos habían surgido claramente debido a las manifiestas deficiencias de la escudería de aviones de Polikarpov que los combates habían puesto en evidencia. Después de la reunión en el Kremlin en 1937 se habían formado nuevos equipos de diseñadores de aviones, recibiendo la tarea de fabricar diseños innovadores de cazas en el periodo de tiempo más corto posible.

Una de las oficinas de diseño (OKB) que se estableció reunió las privilegiadas mentes de A. I. Lavochkin, M. I. Gudkov y V. P. Gorbunov, en septiembre de 1938, para fabricar aviones con el nombre del primero de ellos. El primer caza diseñado por este equipo fue denominado I-22 (LaGG-1 en denominación de la FAS) y una versión infinitamente mejor de este modelo (conocida por Lavochkin como I-301) llevó al desarrollo del LaGG-3.

LaGG-3

Aunque, aparentemente, trabajaban desde la misma oficina, Lavochkin, Gudnov y Gorbunov no parece que tuvieran una relación especialmente coordinada en ningún momento de su carrera y, desde el otoño de 1940, se mantuvieron geográficamente alejados entre sí. Sin embargo, cada uno de ellos fue individualmente responsable de diversos temas de ingeniería del LaGG-3 de forma independiente entre 1941 y 1944.

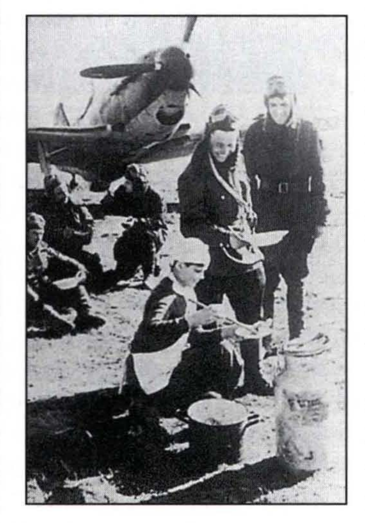
Aunque la fabricación en serie de este caza había comenzado en enero de 1941 en cuatro instalaciones de producción, su principal *hogar* fue Gorki (en la actualidad Nizhni Nóvgorod), donde Semion Alexeyevich Lavochkin tenía su base. El pedido original del gobierno soviético a finales de 1940 fue de 805 LaGG-3, a entregar para su funcionamiento operativo el 1 de julio de 1941 pero, debido a los retrasos en la producción, sólo 322 aparatos habían entrado en servicio con la FAS RKKA cuando estalló la GGP.



El LaGG-3 *Blanco 24* (un aparato de la Serie 66ª) pertenece al 9.IAP, FAS, ChF (Flota del Mar Negro), que operó en los alrededores de Novorossijsh durante la primavera de 1944. La Serie 66ª fue la última versión de producción de este modelo e incorporaba mejoras aerodinámicas considerables con respecto a las versiones anteriores. Otros elementos comunes de identificación de esta versión fueron los cuatro tubos de escape y una pequeña antena. Normalmente se podía distinguir un LaGG-3 del 9.IAP por su plano de deriva con la punta en amarillo y por las palas de la hélice con franjas blancas, como queda perfectamente ilustrado por este aparato.



Este LaGG-3 (35ª Serie), ex 524.IAP, FAS, fue capturado por los fineses después de que su piloto hubiera realizado un aterrizaje forzoso con éxito el 14 de septiembre de 1942, cerca de Numoila. Aunque el caza resultó dañado en el choque, la Fuerza Aérea Finesa lo reparó inmediatamente y lo volvió a pintar como LG-3. Los fineses utilizaron mucho los aviones soviéticos capturados debido a su acuciante escasez de cazas y bombarderos, enviándolos a menudo de vuelta al combate contra el Ejército Rojo. De hecho, el Bri E. Koshinen reclamó el derribo de un LaGG-3 de la FAS estando a los mandos de un LaGG-3 LG-1 capturado el 16 de febrero de 1944.



Disfrutando de un breve respiro entre las casi constantes patrullas de combate, los pilotos de la FAS hacen cola para una comida caliente, servida prácticamente bajo el morro de un LaGG-3 a mediados de 1943.

Fabricado con madera impregnada de plástico (conocida como *delta drevesina*) y cubierto con contrachapado de baquelita reforzada, el LaGG-3 tuvo en principio un único motor Klimov M-105P de 12 cilindros, enfriado por líquido, de 1.100 caballos de potencia. Estaba armado con tres ametralladoras Berezin UBS de 12,7 mm y dos de 7,62 mm. Los primeros aparatos sufrieron unas técnicas de fabricación poco profesionales que, combinadas con deficiencias inherentes al diseño como una mala relación potencia-peso, un timón de profundidad pesado y alerones también pesados, hicieron que este avión fuera vulnerable en combate frente a los Bf 109 y a los Fw 190.

Lavochkin provocó de esta forma la ira de Stalin cuando llegaron los primeros informes de combate del frente, condenando a su nuevo caza, y hasta que no se equipó al LaGG-3 con el motor radial Shvetsov M-82 de 1.700 caballos de potencia a finales de 1942 (este nuevo caza fue denominado La-5), Stalin no comenzó a favorecer nuevamente a este equipo. Los problemas que sufrió la FAS con los primeros LaGG-3 no se limitaron únicamente al avión en sí mismo sino que procedían también de un programa inadecuado de instrucción para la actualización, diseñado por la fuerza aérea para preparar a pilotos novatos para este modelo. Los pilotos no solían recibir en 1941 más de 20 horas de instrucción



Muy erosionado por la intemperie, el LaGG-3 *Rojo 59* (Serie 35ª) fue pilotado habitualmente por el HUS Kaberov, del 3.Gv.IAP, durante el invierno de 1942.

de vuelo para la actualización con el LaGG-3, antes de ser destinados a un regimiento operativo. Y si esto todavía no era suficientemente malo, a menudo las unidades del frente realizaban un mantenimiento incorrecto del LaGG-3, con el personal de tierra intentando arreglárselas con el caprichoso motor Klimov. De hecho, la moral llegó a ser tan baja dentro de las unidades equipadas con este caza que se rumoreaba, tanto entre el personal de tierra como entre los aviadores, que la denominación del modelo LaGG significaba *Lakirovani Garantirovanni Grob*, que se traduce como *Ataúd Barnizado Garantizado*.

El HUS N. Skoromojov recuerda brevemente sus primeros encuentros con los Bf 109 mientras pilotaba los LaGG-3 del 31.IAP:

"Aunque el LaGG-3 tenía un armamento parecido al del Bf 109, era más lento, más pesado y mucho menos manejable".

A pesar de los relativamente pocos LaGG-3 que estaban en servicio con la FAS en el momento de la invasión alemana, en cuestión de seis meses este modelo se utilizó de forma generalizada en todos los frentes operacionales. De hecho, en el frente de Kalinin, el LaGG-3 constituyó casi la mitad de toda la fuerza de cazas soviéticos.

En 1941 el LaGG-3 sufrió varias bajas, aunque según fueron adquiriendo experiencia los pilotos con el avión, mejoraron las medias de derribos/bajas de la FAS con este modelo. Unas mejores técnicas de fabricación también implicaban que los cazas se produjeran de forma más rápida ya en Año Nuevo y, a mediados de 1942, aproximadamente un 11,5 % de la fuerza de caza de la FAS RKKA estaba compuesta por los LaGG-3.

Entre los más destacados ases que se iniciaron en combate con este caza se encontraban el doble HUS V. I. Popkov, que finalmente conseguiría 41 victorias aéreas, y el Capt G. A. Grigor'yev, del 178.IAP, que derribó 15 aviones enemigos con el LaGG-3 durante la defensa de Moscú en 1941-1942. El Capt S. I. Lvov, del 3 Gv.IAP, KBF recibió la condecoración de HUS el 24 de julio de 1943 después de haber conseguido 6 derribos personales y 22 compartidos con el LaGG-3, mientras que el Capt V. P. Mironov también llegó a ser HUS con 21 victorias personales.

La-5

La mejora conseguida en el LaGG-3 mediante la instalación del motor radial M-82 fue tan grande que rápidamente se impuso entre los anteriormente escépticos pilotos que habían tenido que sobrellevar los combates en el *Lakirovani Garantirovanni Grob*. Inicialmente denominado como LaG-5 o LaGG-3M-82, un regimiento de pruebas formado especialmente probó por vez primera el La-5 en condiciones operacionales en Stalingrado, en septiembre de 1942. Los pilotos de esta unidad comprobaron rápidamente que las características de maniobrabilidad del nuevo caza eran considerablemente mejores que las del muy denostado LaGG-3 y, consiguientemente, este aparato se convirtió en la flor y nata de los cazas



El La-5FN (con código *Blanco 15*), que proporciona el fondo de esta fotografía, era el aparato personal del HUS Capt P. Ya Lijoletev, que consiguió 25 derribos personales y 5 de grupo durante su actuación en la guerra. En la inscripción del fuselaje se puede leer *Por Vasiok* (*Basilio*) y *Zhora* (*Jorge*). Siguiendo el ejemplo de las clases prácticas improvisadas de Pokrishkin con sus jóvenes pilotos, un oficial del 159.IAP celebra un seminario en un campo de aviación cerca de Leningrado durante el verano de 1944.



Se puede ver el La-5 *Blanco 66* del 159.IAP durante el verano de 1944. La inscripción del fuselaje ensalza al gran aviador anterior a la guerra Valeri Chkalov y reconoce también que este Lavochkin fue donado a la FAS por los trabajadores del koljós de Gorki.



Una formación de formidables La-5FN preparados para una patrulla a finales de 1944. Muchos pilotos alcanzaron la condición de ases pilotando esta versión de la obra maestra con motor radial de Lavochkin, entre ellos G. P. Kuz'min, del 239.IAP, I. P. Pavlov, del 137.Gv.IAP, y el HUS Kravtsov, del 3.Gv.IAP, FAS, KBF.

soviéticos del periodo intermedio de la guerra. Junto con el Yak-7B, el La-5FN fue responsable en gran medida de la inculcación en los pilotos de caza de la FAS de una mayor sensación de autoconfianza.

Algunos de los principales ases de la FAS durante la GGP pilotaron el La-5 con gran efectividad, incluyendo a la más famosa de todas las mujeres piloto de caza soviéticas, Lilia Litviak, del 437.IAP; posteriormente se pasaría al Yak-1 con la 287.IAD. Dos de los poseedores del HUS, P. I. Lijoletov, con 25 derribos personales y 5 de grupo, y Nikolái Zotov, con 28 y 10 respectivamente, pilotaron los La-5 con el 159.IAP. Iván Kozhedub, el piloto de caza aliado con mejores resultados durante la II Guerra Mundial –62 derribos–, también pilotó el La-5 y el La-5FN antes de pasarse al La-7. Otro de los pilotos con mejores resultados con el La-5FN fue el doble HUS Capt Vitali Popkov, que consiguió la mayoría de sus 41 derribos personales y, al menos, 1 victoria de unidad con el La-5.

Aunque quizás no fuese el piloto con más éxito que entró en combate con el La-5, en términos de victorias, Yevgueni Yakovlevich (*Ye Ya*) Savitski llegó a ser el que alcanzó la graduación más alta dentro de la

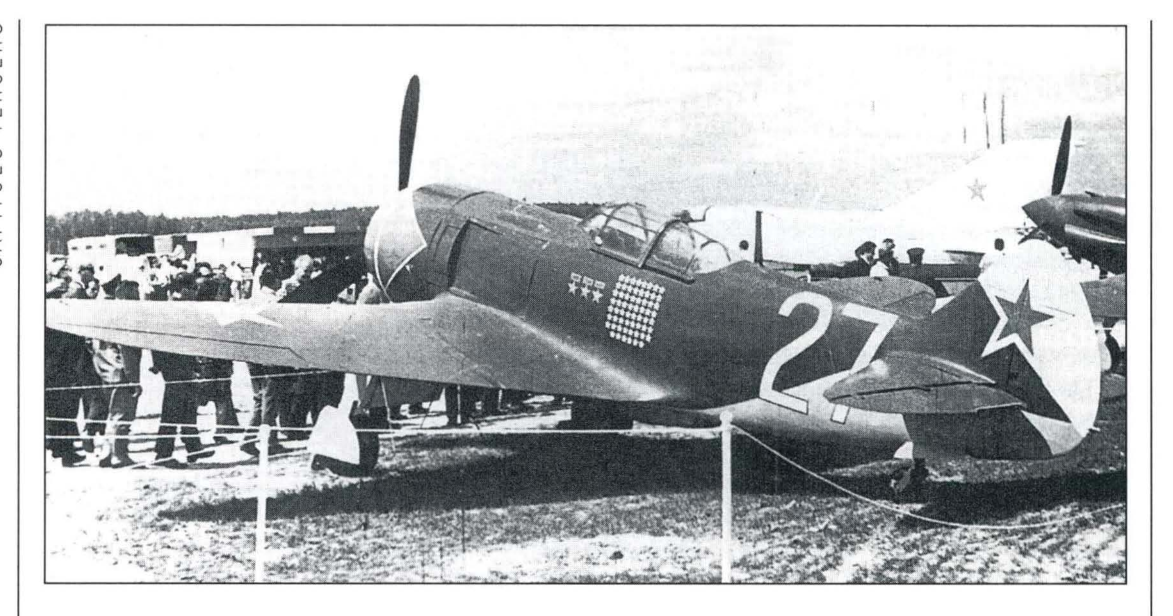
fuerza aérea cuando fue ascendido a Mariscal de Aviación en 1961. Éste fue un gran logro para un hombre que pasó su infancia en los orfanatos del NKVD (Comisariado Estatal para Asuntos Internos), que entró en la FAS en su adolescencia y alcanzó la graduación de general cuando tenía 30 años. Durante la GGP, Savitski pilotó el I-16, el LaGG-3, el La-5, el Yak-1 y el Spitfire, acumulando un total de, al menos, 22 derribos personales y 3 de grupo al final del conflicto. El doble HUS, *Ye Ya* realizó unas 216 salidas de combate en el Extremo Oriente, en Moscú, en la Península de Kuban y en Berlín. El Cte P. S. Kutajov, del 19 Gv.IAP, demostró justo en el último año de la guerra que el La-5F era todavía un caza eficaz, consiguiendo la mayoría de sus 14 victorias individuales y sus 28 victorias compartidas con este modelo en el Frente de Karilia en 1944-1945.

La-7

Era básicamente una versión aerodinámicamente mejorada del La-5, y su primer vuelo de prueba se llevó a cabo a finales de 1943, enviándose a las pruebas en servicio a comienzos del año siguiente. A mediados de mayo de 1944 se había comenzado a equipar con él a los regimientos de caza de la FAS, en los que su velocidad máxima de 680 km/h, su mejor funcionamiento en la ascensión y su mayor radio de acción le convirtieron en el aparato favorito tanto entre los mejores ases soviéticos de caza como en los regimientos de Guardias. El ferozmente individualista Cte Sultan Amet-Khan (un as ya con el Hurricane que, en última instancia, finalizaría la guerra con 30 derribos individuales y 19 compartidos) utilizó este caza con gran aprovechamiento, al igual que Iván Kozhedub, que consiguió su último derribo de la guerra –el Me 262A del suboficial Kurt Lange del I./KG(J) 54– en Francfort am Oder mientras pilotaba un La-7.

Un La-7 recién salido de la fábrica en Moscú a comienzos de 1945.

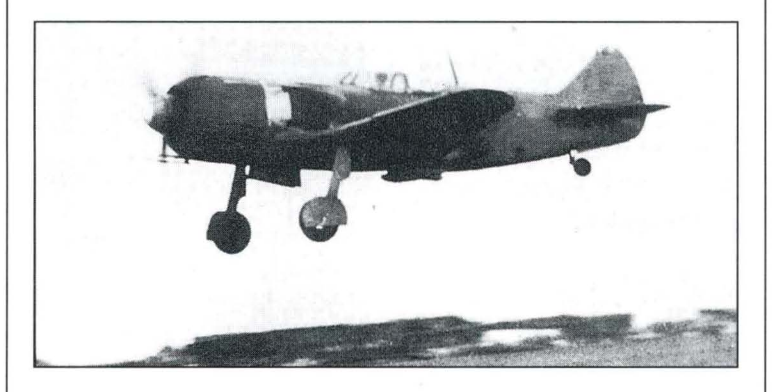




Iván Kozhedub pilotó el La-7 *Blanco 27* durante su periodo como segundo jefe del 176.Gv.IAP a comienzos de 1945. Expuesto a finales de la década de los años sesenta, este avión lleva las triples Estrellas Doradas de HUS y su registro completo con 62 derribos.

MiG-3

Como el primer caza del ahora famoso gabinete de diseño Mikoyan-Gurevich que entró con éxito en servicio en el frente, el MiG-3 resultó ser un aparato muy exigente para ser pilotado bien en tiempo de paz, y mucho más en combate. Uno de los pilotos que se lanzó a la guerra encerrado en un MiG-3 fue Alexandr Pokrishkin, que describió sucintamente este caza en la siguiente cita:



Un La-7 sin identificar en su aproximación final para el aterrizaje.

"Me gustó inmediatamente. Se podía comparar con un caballo salvaje y fogoso; en manos experimentadas era como montar en una flecha, pero si perdías el control podías acabar entre sus cascos."

El aparato de Pokrishkin fue uno de los 1.289 ejemplares de este modelo que, para el 22 de junio de 1941, ya habían sido entregados a la FAS en el momento de la invasión. De hecho, fue el más prolífico de los tres cazas de nueva generación en el momento del estallido de la guerra y, de un 10 % de proporción en la fuerza del frente a mediados de 1941, esta cifra llegó al 41,2 % a finales de año.

Esencialmente un MiG-1 apresuradamente mejorado, el MiG-3 fue el resultado del trabajo de diseño realizado por miembros del antiguo equi-

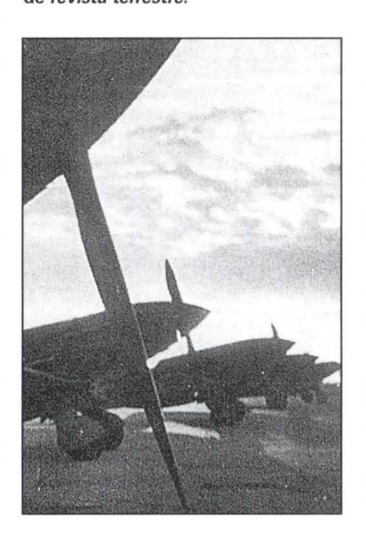


Los pilotos del MiG-3 aplauden una charla sobre táctica de combate impartida por Alexandr Pokrishkin, mientras que al fondo uno de sus aparatos se prepara para despegar y poner en práctica las enseñanzas del as contra la Luftwaffe.

po de diseño de Polikarpov como Artem I. Mikoyan y Mijaíl Y. Gurevich en la OKB (Oficina de Diseño Experimental). Aunque Mikoyan y Gurevich eran los diseñadores jefes, otros especialistas participaron en este proyecto, entre ellos diseñadores como Brunov, Andriyanov y Seletski, así como el especialista en aerodinámica Matiuk. Tras una reunión en enero de 1939 en el Kremlin (presidida nuevamente por Stalin) en la que se establecieron las especificaciones del caza, se formó una nueva OKB, dirigida por A. I. Mikoyan en GAZ Nº 1 en el aeródromo de Vnukovo, en Moscú.

Inicialmente denominado I-200, un grupo de pilotos de pruebas volaron en prototipos del MiG-1, entre ellos A. N. Yekatov, S. P. Suprun, P. M. Stefanovski y A. G. Kochetkov y, aunque el primero de éstos murió debido a un fallo de motor en uno de los primeros MiG, el resto de pilotos de pruebas sobrevivió a las pruebas un tanto problemáticas del MiG-1 para unirse a sus colegas del Instituto Científico y de Investigación de la Fuerza Aérea (NII FAS) en los 401.IAP y 402.IAP, equipados con el MiG-3. De hecho, Stefan Suprun y Piotr Stefanovski se convertirían finalmente en CO de estos regimientos, que se encontraban directamente bajo las órdenes del Mando Supremo Soviético (VGK); Suprun fue rápidamente derribado cerca de Tolochino, junto a Vitebsk, siendo sustituido como CO por K. K. Kokkinaki. Desde el 30 de junio hasta finales de octubre de 1941, el 401.IAP reclamó unos 54 aviones enemigos derribados con el MiG-3, después de lo cual se disolvió el regimiento.

La forma característica de un cuarteto de MiG-3, alineados al atardecer. Muchos cazas de la FAS se perdieron durante las primeras incursiones de bombardeo de la Operación *Barbarroja* porque los regimientos fueron cogidos con sus aviones estacionados en esta forma de *revista terrestre*.



La primera victoria del MiG-3 en la GGP fue un Dornier Do 215, reclamado por el Tte D. Kokorev en la primera mañana de la Operación *Barbarroja*, seguido poco después por un avión de observación Henschel Hs 126, que cayó ante las ametralladoras del Tte Mironov. Más tarde, aquel mismo día, el piloto del MiG-3 Capt Karmanov reclamó tres derribos en Kishinyev, en Moldavia; estos tres pilotos procedían del 401.IAP, de corta existencia. El 402.IAP de Piotr Stefanovski duró mucho más que el regimiento de Suprun. En el fragor de los combates de comienzos de julio, el Capt Afanasi Grigor'ievich Proshkov, que derribó un Do 215 en Veliki Luki, y el Tte M. S. Chenosov, que reclamó el derribo de un Bf 110 sobre Nevel, obtuvieron los primeros éxitos.

A mediados de julio, Stefanovski fue retirado del 402.IAP y destinado al mando de las unidades de caza de la defensa aérea del Sector Occidental de Moscú, que estaba compuesto por diez regimientos de caza, dos de los cuales tenían su base en el aeródromo de Tushino con cazas MiG-3. Muchos legendarios pilotos de la FAS se *desbravaron* en estas unidades de caza, entre ellos el futuro piloto de pruebas del NII Mark Gallai que, posteriormente, pilotaría el primer Me 262 que cayó en manos soviéticas.

Durante la defensa de Moscú, el MiG-3 también se utilizó como caza nocturno. Aunque ya no estaba bajo el mando de Stefanovski, el 402.IAP

siguió desempeñando un papel importante en los combates de caza, tanto de día como de noche y, a comienzos de agosto, este regimiento fue agregado a la 57ª División Aérea Mixta. Como parte de esta fuerza, participó en operaciones en Stara Russa y en Nóvgorod, antes de tomar parte en las acciones del Frente Noroccidental durante el duro invierno de 1941-1942. En los últimos días de la era del MiG-3, el 402.IAP se encontraba atacando la cabeza de playa de la península de Tanan a comienzos de 1942.

Con sus aparatos, desgastados por la guerra, mostrando ya serios síntomas de quedar obsoletos ante los nuevos cazas de la Luftwaffe, este regimiento renunció a sus MiG-3 a finales de la primavera de 1942, reequipándose con otros modelos. El 402.IAP seguiría combatiendo en Magnushev, Stargard y Pila, antes de finalizar la guerra realizando patrullas sobre Berlín con el Yak-9, momento en el cual sus pilotos habían reclamado más de 800 victorias.

Se daba el caso de que el omnipresente MiG-3 podía operar en cualquiera de las condiciones climáticas extremas de la URSS, desde las templadas estepas del suroeste de Ucrania hasta la *tierra yerma* polar alrededor del estratégico puerto de Murmansk. Aunque finalmente se retiró el MiG-3 de las unidades del frente a comienzos de 1944, este modelo siguió en servicio hasta el final de la guerra con los regimientos de caza de Defensa (PVO).

El MiG-3 fue un avión con defectos y con capacidades que provocó el siguiente comentario de Alexandr Pokrishkin:

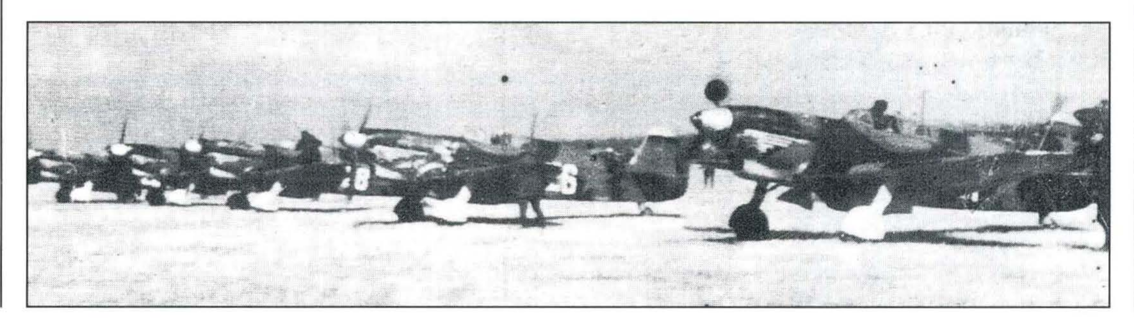
"Sus diseñadores rara vez conseguían aunar las características de vuelo del caza y su potencia de fuegos... Las ventajas operativas del MiG-3 parecían quedar anuladas por sus defectos evidentes. Sin embargo, estas ventajas podían ser, sin duda, aprovechadas por los pilotos que fueran capaces de encontrarlas."

YAK-3

Desarrollado a partir del importantísimo Yak-1, el Yak-3 de A. S. Yakovlev realizó su presentación en el frente en Kursk, justo cuando el modelo anterior se había dejado de fabricar después de entregarse la unidad 8.721. Basándose en el éxito del Yak-1, el Yak-3 conseguiría una enorme popularidad entre los pilotos soviéticos debido a su preciso manejo, a su impresionante maniobrabilidad, a su velocidad máxima (654 km/h a 3.100 metros) y a su potente armamento.

Como se ha descrito anteriormente en este volumen, el Yak-3 se utilizó con efectos letales en el *Normandie-Niemen Groupe*, aunque algunos pilotos soviéticos de la categoría del doble merecedor del HUS Cte S. D. Luganski (que también consiguió varias de sus 37 victorias personales y 6 de

Esta fotografía oficial del Ministerio de Información presenta los Yak-7B del 3.IAK, mostrando sus emblemas con estrellas aladas durante los primeros días de la Batalla del Río Kuban, en abril de 1943. El texto original añadido a la parte trasera de la toma decía: "Una larga fila de aviones de guerra. Regalo de los Granjeros Colectivos de la República Socialista Soviética Autónoma de Bashkirian a la Fuerza Aérea Roja".



Otra fotografía oficial del Ministerio de Información, esta vez mostrando a un grupo de soldados del Ejército Rojo que disfrutan de un descanso en 1943. El texto original decía: "Un grupo de caza soviético que opera en la zona de Mozdok y tiene en su haber la destrucción de varios pasos de río y grandes cantidades de soldados enemigos durante una ofensiva de siete días. En esa ocasión, este grupo también derribó siete aviones enemigos. La fotografía muestra los cañones en reparación en un punto de dispersión".



grupo pilotando el Yak-1 en Stalingrado y, posteriormente, en el Frente de Ucrania) y del tercer mejor as Pokrishkin, también disfrutaron de rachas victoriosas con el caza de Yakovlev.

Al igual que el La-5, el Yak-3 permitió a los pilotos soviéticos sentirse seguros incluso en combates contra fuerzas numéricamente superiores, como quedó gráficamente demostrado el 17 de julio de 1944 cuando un grupo de únicamente ocho Yak-3 se encontró de frente con una formación de sesenta aviones enemigos, incluyendo a su escolta de cazas. En el posterior tumulto, la Luftwaffe perdió tres Ju 87 y cuatro Bf 109G sin contrapartidas.

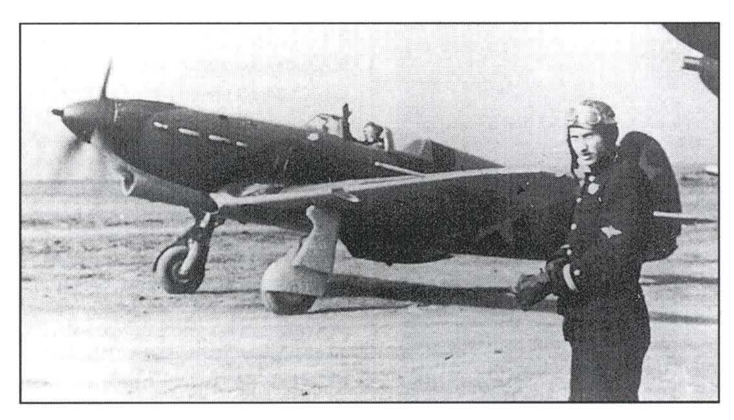
La producción total del Yak-3 alcanzó los 4.848 aviones en el momento en el que el último de ellos salió de fábrica a comienzos de 1946.

YAK-9

Incorporado a las operaciones de la FAS a finales de 1943, el Yak-9 prestó sus servicios como caza de primera línea y como cazabombardero. Teniendo constantemente en cuenta esta última función, los diseñadores de Yakovlev instalaron cañones de gran calibre para permitir a este aparato asumir funciones antibuque, contra blindados y contra bombarderos. Denominada serie Yak-9T (T por *tiazheli* o *pesada*), entre estos modelos había aparatos dotados de cañones de calibre 23, 37 y 45 mm que disparaban proyectiles contracarro. Los pilotos compararon favorablemente al Yak-9 más habitual tanto con el Bf 109G como con el recién llegado Fw 190A-3/A-4 en términos de funcionamiento. La producción total de todos los modelos del Yak-9 llegó a rondar la cifra de 16.700 y, a mediados de 1944, este aparato, profusamente fabricado, superó en número la cifra total combinada del resto de cazas soviéticos entonces en servicio en los regimientos de la FAS en el frente.

Entre los mejores ases del Yak se encuentran Iván I. Kleschchev que, después de combatir en primer lugar en

El Tte I. K. Vastolkin, del 8.IAP, FAS, ChF, saluda a la cámara antes de despegar en una salida de combate con su Yak-1. Este regimiento actuó en la zona de Sebastopol durante la primavera de 1942.





Este Yak-9, brillantemente decorado, con el piloto V. T. Gugridza en la cabina, fue fotografiado durante el verano de 1944 en Bielorrusia. La inscripción se traduce de la siguiente forma: "Por el Hermano Shota", mientras que la tenue pintura en la flecha dice "Hacia Occidente".

el conflicto de Jalkin-Gol, recibió el HUS en mayo de 1942 mientras prestaba sus servicios como CO del 521.IAP en el frente de Kalinin; consiguió 6 derribos personales y 13 de grupo durante aquel periodo. Al mes siguiente, fue destinado al mando del recién formado 434.IAP, primeramente en Moscú y, a continuación, al oeste de Stalingrado, donde entró nuevamente en acción con el Yak-1. En última instancia, este modelo fue sustituido por el Yak-7 y, posteriormente, por el Yak-9; Kleschchev utilizó estos cazas para elevar su registro a 16 derribos individuales y 32 de grupo, antes de ser derribado y resultar herido.

Otro piloto del Yakovlev con excelentes resultados fue M. D. Baranov, que consiguió al menos 24 victorias con su Yak-1 antes de morir en un accidente de vuelo el 17 de enero de 1943. Hacia el final de la guerra, el piloto del Yak-9 L. I. Sivko, del 812.IAP, derribó el primer Me 262 que cayó víctima de la FAS el 22 de marzo de 1945. A continuación, fue a su vez localizado por un segundo caza de propulsión a chorro Messerschmitt, posiblemente Franz Schall (uno de los mejores ases de la guerra con el caza reactor Me 262), que le derribó rápidamente, muriendo en la acción.



Los aterrizajes forzosos fueron muy comunes cerca del frente cuando los pilotos descubrían que no podían llevar sus dañados aviones de vuelta a casa. Este Yak-9 ha descendido demasiado cerca para la comodidad de los residentes de la granja del fondo. Los acontecimientos así casi siempre atraían una considerable atención por parte de la población local cuando el avión llegaba a una zona habitada.

La Influencia de Stalin

Iósif Stalin, como Jefe Supremo del Ejército Rojo, supervisó y, en gran medida, controló, las actividades de la *Stavka* (Cuartel General Supremo). Estaba muy interesado en el desarrollo de la guerra aérea y solía trabajar activamente él mismo con los jefes superiores de la fuerza aérea y con los diseñadores de aviones. Para estas personas, la participación personal de Stalin fue tanto intimidatoria como represora, ya que todos conocían su potencial despiadado y letal que había demostrado claramente durante las purgas de finales de la década de los años 30.

El mejor diseñador de aviones de caza, Alexandr Yakovlev, sintió la fuerza del interés documentado de Stalin e, incluso, su valoración durante una reunión en la oficina de éste último, dentro de los muros del Kremlin. Yakovlev recuerda en sus memorias de la postguerra cómo fue convocado junto con P. V. Dement'yev, que se encontraba entonces a cargo de la fabricación de la aviación, en el despacho de Stalin. Cuando entraron en el santuario personal de éste último, se encontraron con un trozo de la estructura del ala resquebrajada de un Yak-9 dispuesta en la mesa del despacho. Después de un comienzo silenciosamente siniestro, Stalin señaló el trozo de estructura y les preguntó si sabían algo del problema que había en él. Antes de que pudieran contestar les leyó un informe de campaña en el que se señalaba que el revestimiento de las alas del Yak-9 se desprendía debido a la intensidad de los combates.

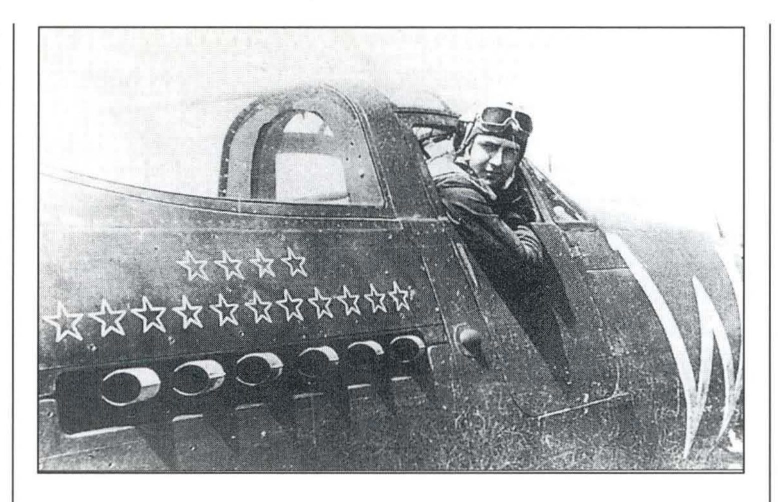
Yakovlev y Dement'yev reconocieron consiguientemente que estaban al tanto del problema que había surgido debido a la utilización de tintes y pegamentos de inferior calidad en las plantas de fabricación y que ya estaban, en ese momento, intentando buscar soluciones. Stalin les lanzó todavía más preguntas, recibiendo respuestas cada vez más preocupadas hasta que, finalmente, explotó y les acusó de facilitar apoyo a Hitler al fabricar aviones que se desintegraban en vuelo. Yakovlev y Dement'yev recibieron un susto de muerte ante este ataque verbal y, con razón, temieron por su bienestar físico. Dement'yev prometió a Stalin que corregiría el problema en dos semanas y, afortunadamente para ellos, consiguieron hacerlo.

Los Aviones en Préstamo

Aparte de los diversos modelos de caza de origen soviético utilizados por la FAS durante la GGP, Estados Unidos y Gran Bretaña también suminis-



Mostrando orgullosamente la Estrella Dorada de HUS, el Cte V. F. Sirotin del 17.IAP aparece sentado en la cabina de su P-39 a comienzos de 1945. Veintiún derribos adornan la puerta de la cabina de su Airacobra, por delante de los cuales se encuentra un impresionante emblema personal que representa un águila alejando a un avión alemán de un buque; es probable que Sirotin hubiera participado en la protección de convoyes en la región del Báltico.



Como indican los 15 distintivos de derribos en este P-39, el 1er Tte O. V. Zyuzin, del 11.Gv.IAP, FAS, ChF, ya era un triple as. Recibió el HUS el 16 de mayo de 1944 como resultado de sus éxitos.

traron aviones en grandes cantidades a la URSS, casi siempre mediante acuerdos de préstamo. EE. UU. suministró unos 9.438 cazas, principalmente a través de la ruta del Transbordador Alaska-Siberia, siendo el modelo más abundante el Bell P-39 Airacobra, que fue pilotado con gran talento y éxito por Pokrishkin y Rechkalov.

De hecho, los cazas supusieron la mayor parte de todos los modelos de aviones enviados a la URSS, alcanzando un 72 % de todos los modelos militares suministrados. Los principales modelos británicos fueron el Spitfire (sobre todo el MK VB) y el Hurricane, siendo éste último el primer avión en préstamo de todos los que llegaron a la Unión Soviética; finalmente, se enviarían a la URSS unos 2.952 cazas Hawker.

Esta fotografía del Ministerio de Información, tomada en octubre de 1941, muestra la figura agachada del Cap piloto Jack Ross del Sqn 134 desenganchando su paracaídas bajo la distraída mirada de un soldado soviético. Ross, que había prestado sus servicios con el Sqn 17 en la Batalla de Inglaterra, había conseguido dos derribos, tres compartidos y 2 probables (sin embargo, ninguno con el Ala 151) en el momento en que desapareció durante una patrulla sobre el Mar de Irlanda el 6 de enero de 1942. Su Hurricane IIB sufrió un fallo en el motor durante un vuelo rutinario desde Eglinton, en Irlanda del Norte y aunque consiguió amerizar con éxito con su estropeado caza, Ross no volvió a ser visto.

Arriba
El texto del Ministerio de Información para esta fotografía decía: "Hombro con hombro: el técnico de aviación británico Freeman enseña al piloto soviético V. Maxímovich a pilotar un Hurricane".

Medio
Borís Safonov (en el extremo derecho) y tres pilotos del 72.IAP mantienen una animada conversación con el Cap piloto *Mickey* Rook. Este último había prestado sus servicios con el Sqn 504 desde 1938 hasta que una de sus escuadrillas fue utilizada como el núcleo en torno al cual se creó el Sqn 134 en julio de 1941. Rook sobrevivió a la guerra con un resultado de 2 derribos, 1 compartido y 1 probable; el compartido fue reclamado durante su estancia con el Ala 151 en la URSS. (*Petrov*)

Abajo
Un piloto de la FAS se prepara para subir a la cabina de un Hurricane IIB parado. La instalación de armamento soviético (dos cañones ShVAK de 20 mm y una pareja de ametralladoras Beresin VB de 12,7 mm) en lugar de las armas británicas fue una de las primeras modificaciones realizadas por la FAS después de recibir los Hurricanes por parte del Ala 151.





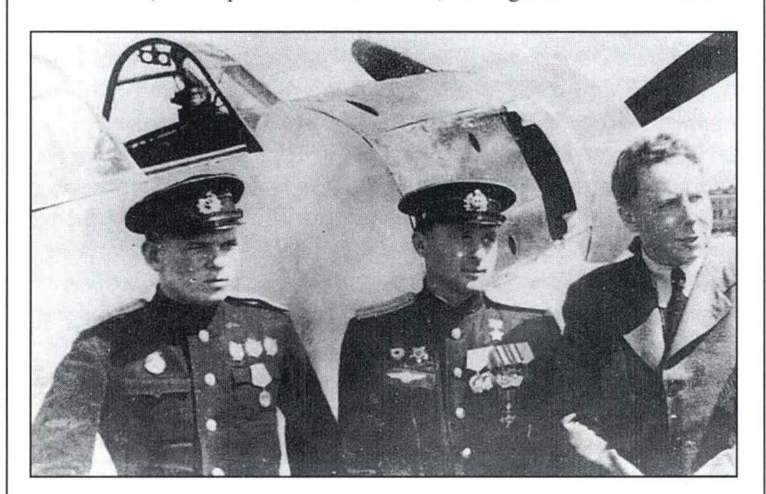


LOS MEJORES ASES

La Gran Guerra Patriótica

Los historiadores han coincidido, por lo general, en que Iván Nikoláievich Kozhedub, con un total de 62 victorias personales, fue el piloto de caza con mejores resultados de la Fuerza Aérea Roja durante la GGP. De hecho, el resultado de Kozhedub también le convierte en el incontestable *as de ases* entre los pilotos de caza aliados de la II Guerra Mundial.

Kozhedub no estuvo solo entre los que consiguieron 50 derribos personales o más, ya que otros seis pilotos (Grigori Rechkalov, Alexandr Pokrishkin, Nikolái Gulayev, Kiril Yevstigneyev, Nikolái Skomorojov, posiblemente Nikolái Shutt, según al menos un historiador soviético, y Borís Glinka) consiguieron resultados superiores al mejor as de los aliados occidentales, el Cte piloto M. T. StJ Pattle, con algo más de 50 derribos.



Los diseñadores de aviones conocen al as de caza; el diseñador del La-5 Semión A. Lavochkin (derecha) se encuentra junto al as del La-5FN Col V. F. Golubev (centro), CO del 4.Gv.IAP, FAS, KBF, en 1945 y con un segundo piloto, muy condecorado pero anónimo. Golubev recibió la Estrella Dorada de HUS el 22 de octubre de 1942 y finalizó la guerra con 39 derribos personales. (*Petrov*)

Iván Nikoláievich Kozhedub

A la luz de un detenido examen de su carrera, I. N. Kozhedub realizó unas 326 misiones durante la guerra, enfrentándose al enemigo en 126 ocasiones; todas sus victorias fueron contra aviones con motores de émbolo, con la excepción de un Me 262. Kozhedub pilotó el La-5FN y el La-7 con mucho éxito y sus hazañas fueron ampliamente divulgadas entre un público soviético que le adoraba y que llegó a reconocer su rostro a través de los grandes carteles dispuestos en zonas públicas, alentando al pueblo a "combatir como Kozhedub". Como miembro del partido comunista, Kozhedub era el modelo ideal a seguir para los ambiciosos jóvenes pilotos de caza soviéticos.

Durante la GGP, se le concedió el HUS en dos ocasiones y, poco después de que la guerra hubiera finalizado, se le otorgó una tercera distinción. En el momento de la primera condecoración, el 14 de febrero de 1944, Kozhedub era 1er teniente y jefe de escuadrón con el 240.IAP. Sólo seis meses después recibió su segundo HUS, momento en el cual fue ascendido a capitán y nombrado segundo jefe del 176.Gv.IAP. El 19 de agosto de 1945 recibió su condecoración final como comandante y todavía segundo jefe del 176.Gv.IAP.



Esta fotografía preparada de postguerra muestra a los triples receptores de la Estrella Dorada, Kozhedub y Pokrishkin que, entre ambos, derribaron 121 aviones de la Luftwaffe en combate. Aunque con personalidades muy diferentes, ambos fueron excelentes pilotos de cazas de combate y ambos disfrutaron de carreras militares con éxito en la Fuerza Aérea de la Guerra Fría, alcanzando en última instancia la graduación de mariscales del aire.

Kozhedub comenzó a pilotar cazas a propulsión en 1948 y, en abril de 1951, realizó misiones de guerra con los cazas MiG-15 en Corea. Llegó a ser Coronel-General de Aviación en 1974, siendo ascendido a mariscal del aire el 7 de agosto de 1985; diez años antes se publicaron en Rusia las memorias de Kozhedub, políticamente fervorosas, *Vernost'otchizne* (*Fidelidad a la patria*). El Mariscal del Aire Iván Kozhedub murió finalmente en agosto de 1991 a la edad de 71 años.

Grigori Rechkalov

Justo detrás de Kozhedub en la lista de los ases soviéticos se encuentra Grigori Rechkalov, un destacado piloto de caza que tuvo graves conflictos personales con su jefe de división, Alexandr Pokrishkin. Al igual que Kozhedub, Grigori Andréievich Rechkalov había empezado a volar comparativamente tarde en la guerra, pero logró unos resultados excepcionales.

Comenzó su carrera como piloto con la 216.IAD del 4.VA en el Frente del Cáucaso Norte durante la Batalla del Kuban, a comienzos del verano de 1943, antes de ser trasladado a la 9.IAD en el Segundo Frente de Ucrania. Durante aquel periodo, Rechkalov voló ocasionalmente como punto del as del 16.Gv.IAP, A. I. Pokrishkin, aunque según avanzó la guerra hacia su último año, estas oportunidades fueron menos frecuentes, ya que las obligaciones del segundo de ellos como jefe de división le mantuvieron más en tierra que en el aire.

Desde el final de la guerra se han mantenido las acusaciones de que Rechkalov estaba más preocupado por aumentar su propio registro que por proteger los intereses operativos del escuadrón en su conjunto. Parece que hay algo de cierto en este planteamiento según se desprende del episodio que mencionan sus detractores, de mayo de 1944, cuando Rechkalov era el jefe del 16.Gv.IAP. Cuando su regimiento entró en acción sobre Prut, se informó que no había sabido ejercer adecuadamente el mando con sus pilotos, interesándose más por desarrollar su batalla personal con la Luftwaffe. Cuando la unidad regresó a la base, se descubrió que tres de los pilotos de Rechkalov habían sido derribados y Pokrishkin, furioso, se dirigió directamente al jefe del cuerpo de ejército, Gen Utin, para presentar una queja oficial. Tras asegurarse el apoyo del General, Pokrishkin destituyó a continuación a Rechkalov de su puesto como CO del 16.Gv.IAP, sustituyéndole por otro as bien conocido, Borís Glinka.



El piloto que se puede ver posando en segundo lugar por la izquierda en esta fotografía de grupo es Grigori Rechkalov, el segundo as aliado con mejores resultados de la II Guerra Mundial; su P-39 sirve como un adecuado fondo para la toma. Rechkalov voló con el 16.Gv.IAP de Pokrishkin y, a pesar de un historial con altibajos en términos de sus relaciones con los oficiales superiores, demostró ser un destacado piloto de combate. Consiguió 56 victorias personales y otras cinco compartidas durante el transcurso de 609 salidas, enfrentándose al enemigo en 122 ocasiones. Recibió la Estrella Dorada de HUS en dos ocasiones, la primera el 24 de mayo de 1943 y la segunda el 1 de julio de 1944. (*Petrov*)

Sin embargo, a pesar de sus aparentes fracasos como jefe, Grigori Rechkalov fue tanto un piloto extremadamente hábil como un gran tirador aéreo y, al final de la guerra, su total alcanzó las 61 victorias en combate (56 personales y 5 de grupo) durante los 122 combates aéreos en los que tomó parte. Rechkalov recibió el HUS en dos ocasiones, la primera el 25 de marzo de 1943 cuando era 1er teniente con el 16.Gv.IAP y la segunda el 1 de julio de 1944.

En los años posteriores a la guerra, Rechkalov se graduó en la Academia de la Fuerza Aérea en 1951, llegando a General de División de Aviación en 1959.

Alexandr Ivánovich Pokrishkin

Para los occidentales, Alexandr Ivánovich Pokrishkin es posiblemente el piloto de caza soviético más fácilmente reconocible. En cierto modo un enigma, fue un piloto de caza muy inteligente y relevante que poseyó astutas cualidades de mando y una brillante mente para la táctica. Pokrishkin fue tanto leal como franco, atributos que le granjearon un gran respeto entre sus compañeros pilotos y el público soviético en general, pero también la enemistad de los dirigentes políticos, incluyendo a Iósif Stalin.

Nacido el 6 de marzo de 1913 en Novonikolaevsk (Novosibirsk en la actualidad), Pokrishkin ingresó en el Ejército soviético en 1932. Al año siguiente se graduó en la Academia Aérea de Perm para técnicos de aviación y, después de un periodo como mecánico, un encuentro casual con el gran piloto de caza soviético Suprun le llevó a asistir a la instrucción de vuelo; Pokrishkin se graduó posteriormente en la Academia de Pilotos de la Fuerza Aérea de Kacha en 1939. Durante su carrera militar activa, en la que realizó más de 600 salidas, Pokrishkin tomó parte en 156 combates aéreos, reconociéndosele 59 victorias personales, aunque el registro soviético de Ivanov Sultanov (1993) sobre los ases aéreos de la FAS le acredita 6 derribos de grupo en su total final.

El primer avión de guerra de Pokrishkin fue el MiG-3, pasando posteriormente a pilotar los P-39 Airacobras en préstamo, con éxitos notables, durante la guerra aérea sobre el Kuban en 1943. Su primera prueba en acción fue durante el día inicial de la Operación *Barbarroja* y siguió prestando sus servicios a lo largo de toda la GGP, primero como segundo jefe de escuadrón, después, como jefe de escuadrón, segundo jefe de regimiento y, finalmente, como jefe del 16.Gv.IAP. En mayo de 1944, Pokrishkin recibió el mando de la 9.Gv.IAD, dirigiendo el regimiento en los masivos combates aéreos que fueron típicos de los enfrentamientos tanto en el Frente del Cáucaso Norte como en el del Cáucaso Sur, así como en el 1º, 2º y 4º Frentes de Ucrania.

En 1948, *Sasha* Pokrishkin salió de la Academia Militar de Frunze, tras lo cual, nueve años después, asistió con éxito a la Academia de Estado Mayor, ocupando posteriormente varios puestos en el PVO (Mando de Defensa Aérea).

Pokrishkin finalizó su carrera ocupando el puesto de Segundo Jefe de las Fuerzas de la Defensa Aérea Nacional a finales de la década de los años sesenta y, en 1972, fue ascendido a mariscal del aire. En noviembre de 1981, Pokrishkin se *retiró* finalmente del servicio activo para pasar a ser asesor de inspección agregado al Servicio de Inspección General del Ministerio de Defensa. Cuatro años después, tras una larga enfermedad, murió.

Esta poco habitual toma del muy fotografiado Alexandr Pokrishkin le muestra al volante de un Jeep Willys en préstamo. Parece que ha salido en coche para inspeccionar los restos humeantes de una de sus 59 victorias aéreas, que se puede ver al fondo. (*Petrov*)



Los pilotos del 16.Gv.IAP se arremolinan en torno a su jefe, Alexandr Pokrishkin, poco después de su regreso de otra salida con éxito. Es posible que esta fotografía fuese tomada durante julio/agosto de 1944, cuando Pokrishkin supo que iba a recibir el HUS por tercera vez, convirtiéndose de esta forma en el primer piloto de la FAS en recibir esta recompensa.

APÉNDICES

LAS ESTRUCTURAS ORGANIZATIVAS DE LA FAS DURANTE LA GGP

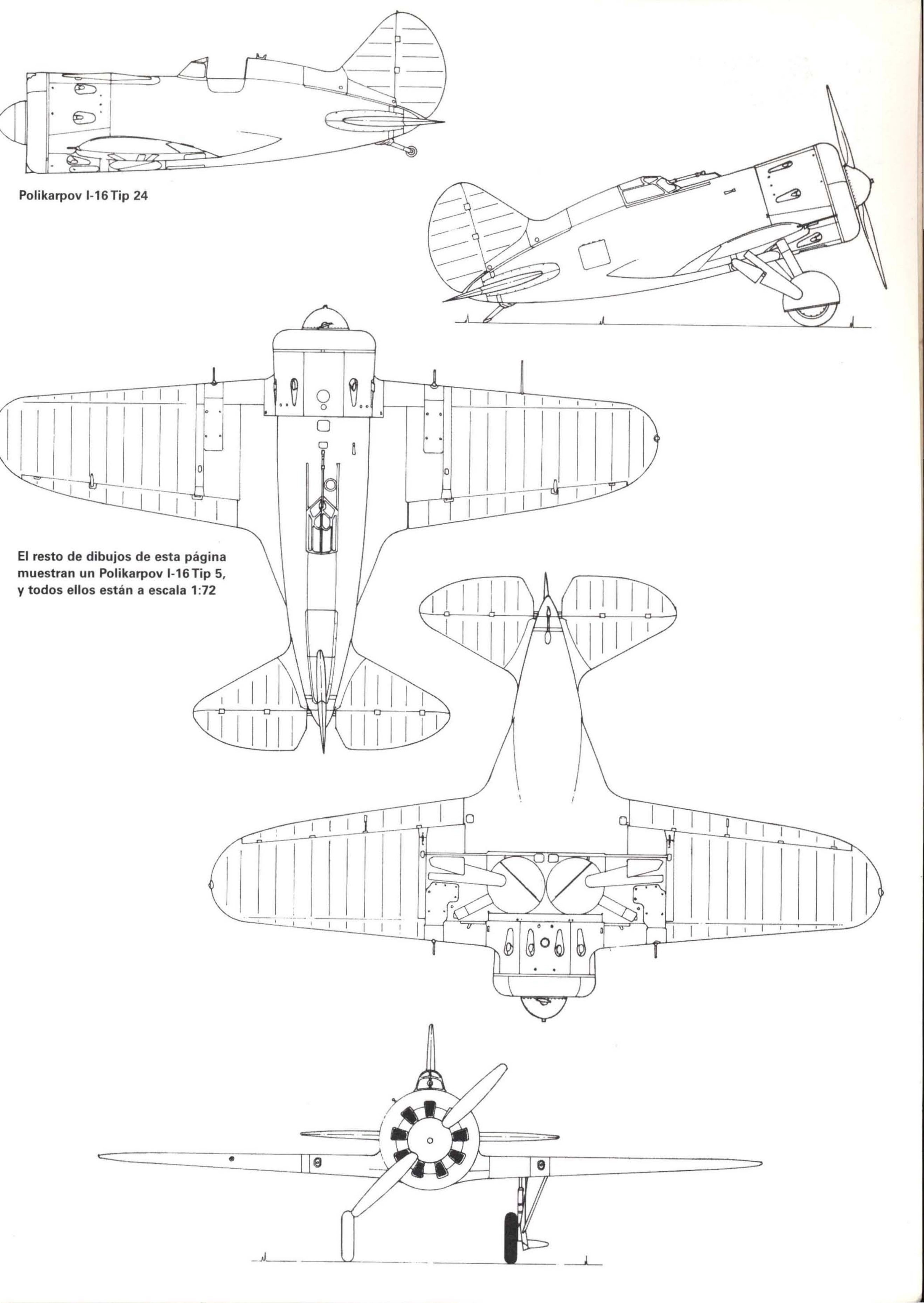
Desde 1941, los regimientos de caza (IAP) estaban compuestos por tres escuadrones dotados de una fuerza oficial de 40 aviones. Cada escuadrón se dividía en escuadrillas o *zveno*; durante los primeros días tras la Operación *Barbarroja, zveno* vino a significar formaciones defensivas cerradas de tres o cuatro aviones. Las Divisiones de Aviación de Caza (IAD) estaban compuestas por tres regimientos de caza, con una fuerza oficial de 120 aviones, además de cuatro aparatos de sustitución.
Hasta mayo de 1942, los Cuerpos de Ejército de la Aviación (IAK) estaban compuestos por dos o tres Divisiones de Aviación con entre 250 y 375 aviones de caza en total. Sin embargo, siguiendo la influencia directa del Gen Alexandr Novikov, a partir de mayo de 1942 se modificó esta estructura con la formación de Ejércitos Aéreos (VA) independientes en lugar de los Cuerpos de Ejército de Aviación, componiéndose de cinco o más Divisiones de Aviación de Caza. El mando de los VA residía normalmente en los jefes de los Frentes y, en 1944, cada Ejército Aéreo estaba compuesto por más de 1.000 aviones, incluidas divisiones de reconocimiento, ataque terrestre, bombardeo y caza. Durante el transcurso de la guerra se formaron diecisiete VA independientes que disponían de divisiones de caza.
Además, a comienzos de 1942 se asignaron unos 40 regimientos de caza a funciones de defensa aérea, llegando a formar una nueva arma aérea, los IA PVO. En 1945 casi unos 100 regimientos de caza desarrollaban funciones de defensa aérea, resultando ser posteriormente los predecesores de la fuerza de caza soviética de la Guerra Fría.
Aparte de la FAS, la Fuerza Aérea Naval también contribuyó a la victoria en el Este. Fuerza aérea independiente desde 1938, sus elementos se dividieron en cuatro fuerzas aéreas diferenciadas bajo el mando del Tte Gen S. F. Zhavoronkov durante la GGP. Se trataba de la Flota del Báltico Estandarte Rojo (FAS, KBF), la Flota del Norte (FAS, SF), la Flota del Mar Negro (FAS, ChF) y la Flota del Pacífico (FAS, TOF).

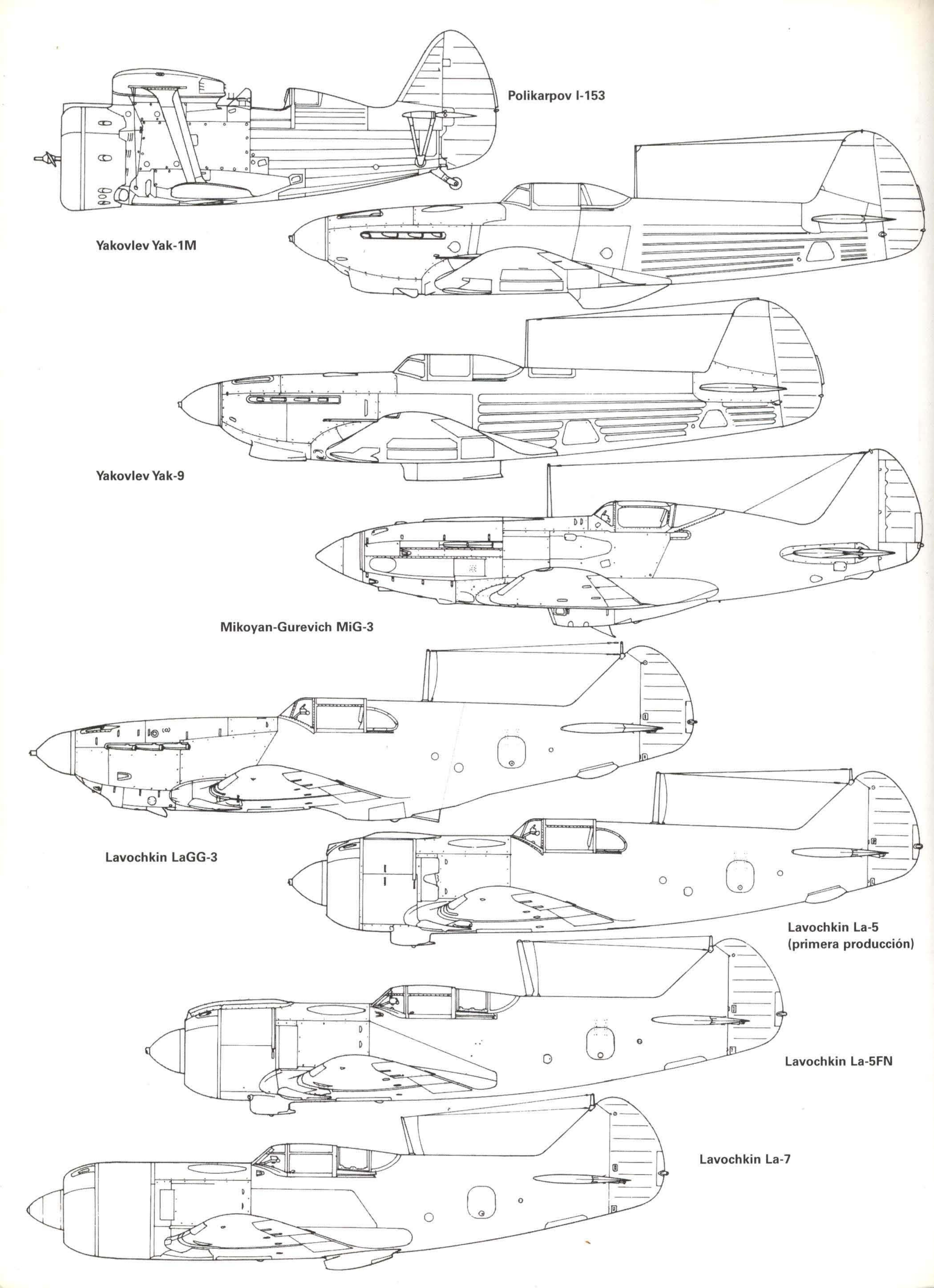
LOS DIEZ MEJORES ASES DE LA GRAN GUERRA PATRIÓTICA

La siguiente lista está basada en el total de derribos personales y de grupo, ofreciendo, siempre que es posible, el número de misiones de guerra (Ops) y los combates aéreos (CA) en los que se participó.

	Piloto	Total	Victorias personales	Grupo	Ops/EA
1	I. N. Kozhedub	62	62	0	330/120
2	G. A. Rechkalov	61	56	5	450/122
3	A. I. Pokrishkin	59	53	6	600/156
4	L. L. Shestakov	58	22	36	600/130
5	N. D. Gulayev	57	53	4	240/69
6	A. V. Alelijin	57	40	17	601/258
7	K. A. Yevstigneyev	56	53	3	300/120
8	N. K. Shutt	55	55	0	desconocido
9	N. M. Skomorojo	54	46	8	605/143
10	I. F. Kuz'michev	54	18	36	desconocido

En total, los pilotos de caza de la FAS reclamaron más de 40.000 aviones fineses y de la Luftwaffe derribados.


Polikarpov I-16 Tip 24
El resto de dibujos de esta página muestran un Polikarpov I-16 Tip 5, y todos ellos están a escala 1:72



Polikarpov I-153
Yakovlev Yak-1M
Yakovlev Yak-9
Mikoyan-Gurevich MiG-3
Lavochkin LaGG-3
Lavochkin La-5
(primera producción)
Lavochkin La-5FN
Lavochkin La-7



No ha aparecido hasta ahora en Occidente ningún volumen tratando este intrigante campo, pero ahora que se han reducido las limitaciones en la antigua Unión Soviética, están saliendo a la luz los informes sobre las acciones de los pilotos de elite de las diversas Fuerzas Aéreas soviéticas. Aunque inicialmente equipados con aviones muy limitados, y privados de un mando eficaz debido, en parte, a las purgas de Stalin a finales de la década de los años treinta y, en parte, a los esfuerzos de la Luftwaffe, los pilotos de caza soviéticos volvieron las tornas gracias a la utilización tanto de aviones en préstamo –el Hurricane, el Spitfire, el P-39 y el P-40– así como de aparatos propios –el MiG-3, el LaGG-3, el Lavochkin La-5/7/9 y el Yak-1/3–. De hecho, los últimos Yaks y Lavochkins fueron ampliamente superiores al Bf 109 y al Fw 190 a baja altura, la *zona de derribo* favorita de pilotos como Iván Kozhedub y Alexandr Pokrishkin, que consiguieron mejores resultados que los principales pilotos de Occidente.

